

SEANCE DU LUNDI 20 JUIN 1983
VERGADERING VAN MAANDAG 20 JUNI 1983ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERING

SOMMAIRE:

CONGES:

Page 2432.

MESSAGES:

Chambre des représentants, p. 2432.

COMMUNICATION:

Page 2432.

Société nationale du Logement.

PROJETS DE LOI (Discussion):

Projet de loi contenant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1983.

Projet de loi ajustant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1982.

Interpellation jointe de M. de Wasseige au Vice-Premier ministre et ministre de l'Intérieur et de la Fonction publique, au ministre des Travaux publics et des Classes moyennes et au ministre du Budget, de la Politique scientifique et du Plan sur « le paiement des agents du ministère des Travaux publics et du Fonds des Routes ».

Discussion générale. — *Orateurs*: MM. De Seranno, rapporteur, Van Ooteghem, Aubecq, Seeuws, Trussart, Vannieuwenhuyze, Lepaffe, De Bondt, Bock, Geldolf, Eicher, Mme N. Maes, MM. Claeys, R. Maes, de Wasseige (*interpellation*), M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes, p. 2433.

INHOUDSOPGAVE:

VERLOF:

Bladzijde 2432.

BOODSCHAPPEN:

Kamer van volksvertegenwoordigers, blz. 2432.

MEDEDELING:

Bladzijde 2432.

Nationale Maatschappij voor de Huisvesting.

ONTWERPEN VAN WET (Bespreking):

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1983.

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1982.

Toegevoegde interpellatie van de heer de Wasseige tot de Vice-Eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken en Openbaar Ambt, tot de minister van Openbare Werken en Middenstand en tot de minister van Begroting, Wetenschapsbeleid en het Plan over « de betaling van de personeelsleden van het ministerie van Openbare Werken en van het Wegenfonds ».

Algemene bespreking. — *Sprekers*: de heren De Seranno, rapporteur, Van Ooteghem, Aubecq, Seeuws, Trussart, Vannieuwenhuyze, Lepaffe, De Bondt, Bock, Geldolf, Eicher, mevrouw N. Maes, de heren Claeys, R. Maes, de Wasseige (*interpellatie*), de heer Olivier, minister van Openbare Werken en Middenstand, blz. 2433.

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

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. Humblet, pour d'autres devoirs; P. Peeters, en mission; le baron Clerdent, à l'étranger; MM. Paque, Gerits, Hubin, Grosjean, De Baere, Vandezande, J. Gillet et Mme Panneels-Van Baelen, en mission à l'étranger, demandent un congé.

Vragen verlof: de heren Humblet, wegens andere plichten; P. Peeters, met opdracht; baron Clerdent, in het buitenland; de heren Paque, Gerits, Hubin, Grosjean, De Baere, Vandezande, J. Gillet en mevrouw Panneels-Van Baelen, met opdracht in het buitenland.

— Ces congés sont accordés.

Dit verlof wordt toegestaan.

MM. Gramme, Féris et Mme Herman-Michielsens, pour des devoirs administratifs; MM. Delmotte, pour d'autres devoirs; Noerens, pour des raisons familiales; Vandermarliere, pour raison de santé, demandent d'excuser leur absence à la réunion de ce jour.

Afwezig met bericht van verhindering: de heren Gramme, Féris en mevrouw Herman-Michielsens, wegens bestuursplichten; de heren Delmotte, wegens andere plichten; Noerens, om familiale redenen; Vandermarliere, om gezondheidsredenen.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving.

BOODSCHAPPEN — MESSAGES

De Voorzitter. — Bij boodschappen van 16 juni 1983 zendt de Kamer van volksvertegenwoordigers aan de Senaat, zoals zij ter vergadering van die dag werden aangenomen, de ontwerpen van wet:

1° Houdende de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1983;

Par messages du 16 juin 1983, la Chambre des représentants transmet au Sénat, tels qu'ils ont été adoptés en sa séance de ce jour, les projets de loi:

1° Contenant le budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1983;

2° Houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Verkeerswezen voor het begrotingsjaar 1982;

2° Ajustant le budget du ministère des Communications de l'année budgétaire 1982;

— Op de agenda geplaatst.

Inscrits à l'ordre du jour.

3° Betreffende de leerplicht;

3° Concernant l'obligation scolaire;

4° Houdende oprichting van de Nationale Dienst voor Leerlingen-
ervoer;

4° Portant création du Service national de transport scolaire;

— Verwezen naar de commissie voor het Onderwijs en de Wetenschap.

Renvoi à la commission de l'Enseignement et de la Science.

5° Op het leerlingwezen voor beroepen uitgeoefend door arbeiders in loondienst.

5° Sur l'apprentissage de professions exercées par des travailleurs salariés.

— Verwezen naar de commissie voor de Sociale Aangelegenheden.

Renvoi à la commission des Affaires sociales.

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

1° Tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen;

1° Organisant un Registre national des personnes physiques;

2° Houdende wijziging van de wet van 19 december 1974 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel.

2° Organisant les relations entre les autorités publiques et les syndicats des agents relevant de ces autorités.

— Voor kennisgeving aangenomen.

Pris pour notification.

MEDEDELING

Nationale Maatschappij voor de Huisvesting

COMMUNICATION

Société nationale du logement

De Voorzitter. — Overeenkomstig artikel 35 van het koninklijk besluit van 10 december 1970 houdende de Huisvestingscode, bekrachtigd door de wet van 2 juli 1971, heeft de Vice-Eerste minister en minister van Financiën en Buitenlandse Handel aan de Senaat gezonden, om op het bureau te worden gelegd, de balans van de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting alsmede het verslag van de raad van beheer, waaruit de stand der zaken blijkt voor het jaar 1982.

En exécution de l'article 35 de l'arrêté royal du 10 décembre 1970 portant le Code du Logement, confirmé par la loi du 2 juillet 1971, le Vice-Premier ministre et ministre des Finances et du Commerce extérieur a transmis au Sénat, pour être déposés sur le bureau, le bilan de la Société nationale du Logement et le rapport du conseil

d'administration faisant connaître la situation des affaires pour l'exercice 1982.

Van deze mededeling wordt aan de Vice-Eerste minister en minister van Financiën en Buitenlandse Handel akte gegeven.

Il est donné acte de cette communication au Vice-Premier ministre et ministre des Finances et du Commerce extérieur.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1983

ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1983

Algemene beraadslaging

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DE WASSEIGE TOT DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN OPENBAAR AMBT, TOT DE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN EN MIDDENSTAND EN TOT DE MINISTER VAN BEGROTING, WETENSCHAPSBELEID EN HET PLAN, OVER «DE BETALING VAN DE PERSONEELSLEDEN VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN EN VAN HET WEGENFONDS»

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1983

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1982

Discussion générale

INTERPELLATION JOINTE DE M. DE WASSEIGE AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE L'INTERIEUR ET DE LA FONCTION PUBLIQUE, AU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES CLASSES MOYENNES ET AU MINISTRE DU BUDGET, DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE ET DU PLAN, SUR «LE PAIEMENT DES AGENTS DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DU FONDS DES ROUTES»

De Voorzitter. — Aan de orde is de bespreking van de ontwerpen van wet betreffende de begroting van het ministerie van Openbare Werken, waaraan de interpellatie is toegevoegd van de heer de Wasseige tot de Vice-Eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken en Openbaar Ambt, tot de minister van Openbare Werken en Middenstand en tot de minister van Begroting, Wetenschapsbeleid en het Plan.

Nous abordons l'examen des projets de loi relatifs au budget du ministère des Travaux publics, auquel a été jointe l'interpellation de M. de Wasseige au Vice-Premier ministre et ministre de l'Intérieur et de la Fonction publique, au ministre des Travaux publics et des Classes moyennes et au ministre du Budget, de la Politique scientifique et du Plan.

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Het woord is aan de rapporteur.

De heer De Seranno, rapporteur. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, uw commissie heeft vijf vergaderingen gewijd aan de bespreking van de begroting van Openbare Werken. Die vergaderingen waren verspreid over de maanden maart tot juni en de bespreking had betrekking op de gevraagde kredieten voor het departement van Openbare Werken voor 1983 geraamd op een totaalbedrag van 92,5 miljard, zijnde de niet-gesplitste kredieten samengeteld met de vastleggingen, wat de gesplitste kredieten betreft.

Dit bedrag van 92,5 miljard is, in afgeronde getallen, samengesteld als volgt: lopende uitgaven 56 miljard, kapitaaluitgaven 35 miljard en bijna 1 miljard aflossing van schulden.

Een collega heeft mij dezer dagen gevraagd hoeveel de totale begroting van Openbare Werken eigenlijk bedraagt, wanneer men zou rekening houden met de debudgettering. Ik heb een poging

gedaan om tot een reëler inzicht te komen. Terloops moge eraan worden herinnerd dat een vijftal jaren geleden wijlen voorzitter Vandekerckhove aan het Rekenhof reeds had gevraagd een analyse te maken met betrekking tot de begroting van Openbare Werken, omdat er toen reeds grote ongerustheid heerste in verband met de vraag waarheen de debudgettering ons uiteindelijk zou leiden. Onze analyse leerde ons dat aan voornoemde 92,5 miljard aan gebruikelijk verneemde begrotingsbedragen nog 27,5 miljard zouden moeten worden toegevoegd uit titel VII die betrekking heeft op de begrotingen van het Wegenfonds en van de Regie der Gebouwen.

Deze beide begrotingen bedragen samen 165,5 miljard, zoals kan worden afgeleid uit de gegevens vermeld in titel VII. Daarvan moet worden afgetrokken 83 miljard voor aflossingen en terugbetalingen van leningen en 55 miljard voor transfers van titel I en II en voor aangerekende huurgelden van overheidsgebouwen. Dat betekent dat uit deze begroting van 165 miljard — titel VII — betrekking hebbende op de Regie der Gebouwen en op het Wegenfonds, eigenlijk 27,5 miljard zou moeten worden toegevoegd aan de lopende en de kapitaaluitgaven van het departement.

Vereenvoudigd kunnen wij dus zeggen dat de totale middelen van Openbare Werken voor 1983 ongeveer 120 miljard bedragen, zijnde de reeds vermeld 92,5 miljard en 27,5 miljard uit titel VII.

Over die 120 miljard moeten wij het eigenlijk nu hebben, zijnde de begroting van het ministerie van Openbare Werken zelf en de begrotingen van de Regie der Gebouwen en van het Wegenfonds.

Uit de ontleding van die 120 miljard blijkt dat er 56 miljard investeringen voorzien zijn, 38 miljard voor betaling van de financiële lasten van vroegere leningen, 12 miljard lonen en werkingskosten, 10 miljard voor onderhoudswerken, en dan nog een overdracht in verband met gewestelijke aangelegenheden van verbintenissen vóór 1975, ten bedrage van iets meer dan 4 miljard — bedrag dat van jaar tot jaar kleiner wordt —, ongeacht de wijzigingen die nog zouden kunnen worden aangebracht ingevolge besprekingen tussen de nationale en de gewestelijke regeringen.

Voor de investeringen is in Openbare Werken een bedrag van 56 miljard voorzien. De investeringen zullen in vergelijking met vorig jaar opnieuw dalen. Rekening houdend met de munterosie is er zelfs een daling van 11 pct. in vergelijking met vorig jaar. Dit blijkt uit de tabellen opgenomen in het rapport dat wij namens de commissie voor Openbare Werken mochten uitbrengen en ook uit de in het verslag opgenomen grafische voorstelling.

In de begroting wordt het bedrag van de investeringen dit jaar voor de eerste maal overtroffen door het bedrag van de lopende uitgaven, zijnde de consumptie-uitgaven. Dit is eigenlijk voor een investeringsdepartement zoals Openbare Werken een historisch, maar geenszins verheugend, maar veeleer dramatisch moment. Voor wie dit investeringsdepartement als een instrument voor tewerkstelling en economische relance beschouwt, is zulke vaststelling weinig bemoedigend. Er kan zelfs met quasi-zekerheid worden voorspeld dat vanaf 1985, misschien zelfs vanaf volgend jaar, de jaarlijkse intrestlasten hoger zullen zijn dan de voorziene investeringen. Wij stellen vast dat de financieringslasten reeds hoger zijn dan de kapitaaluitgaven, dat de lopende uitgaven groter zijn dan de investeringen en kunnen uit de begroting afleiden dat zelfs de intrestlasten vanaf 1985 hoger zullen zijn dan de investeringen.

De heer Van Ooteghem. — Over enkele jaren zullen er alleen nog personeelskosten en intrestlasten zijn.

De heer De Seranno. — Die intrestlasten bedragen nu, zoals ook uit de voorliggende tabellen blijkt, ruim 38 miljard, zodat het effect van de debudgettering zich eigenlijk omkeert, althans met een gelijkblijvend totaal begrotingsbedrag en spijs nieuwe leningen.

Er is dit jaar voorzien in 107 miljard voor nieuwe leningen ter spijziging van het Wegenfonds. Na de delging en aflossingen van bestaande leningen ten bedrage van 84 miljard, blijft er een bedrag over van 23 miljard voor de investeringen door het Wegenfonds. Maar deze operatie zal op de begroting van volgend jaar de financiële last met bijna 7 miljard doen toenemen!

Ik verklaar mij nader. Wanneer men 84 miljard leningen terugbetaalt, waarvan de rentevoet 6 à 7 pct. is en men gaat nieuwe leningen aan tegen een rentevoet van 12 pct., dan wordt door deze operatie een put gevuld door er een andere te graven. Er is dan reeds een jaarlijks verlies van 5 miljard, waarbij moet worden gevoegd de intrest van het verschil tussen 84 miljard en 107 miljard, namelijk 12 pct. of het verschil tussen het bedrag van de nieuwe lening en het bedrag dat men afkort. Deze laatste schuldverhoging kost jaarlijks nogmaals 2 à 3 miljard.

Herhaaldelijk werd de zorg geformuleerd dat de techniek van de debudgettering in Openbare Werken moet leiden tot cumulatie van de investeringslasten in een moeilijke periode. Die periode is nu aangebroken. Daaruit moeten wij nu de conclusies trekken. Wij hopen dat dit debat in deze openbare vergadering daartoe iets zal bijdragen.

Met betrekking tot het begrotingsbeleid moeten uit de in de begroting vervatte gegevens de conclusies voor heroriëntering van het beleid worden getrokken. De leningslasten kunnen in de toekomst nog moeilijk, om niet te zeggen onmogelijk, worden verhoogd. In de sector gebouwen zou dit bijvoorbeeld moeten betekenen dat de Staat toch een beroep zou doen op het inhuren van nieuw op te richten kantoorgebouwen, omdat de begroting geen bijkomende financieringslasten meer kan torsen. Daarop komen we verder terug.

Om deze problematiek te verhelpen werd enkele jaren geleden door de vorige ministers zelfs de idee gelanceerd van de autofinanciering van grote openbare werken. Maar het is bij de idee gebleven. De investeringsprogramma's voor wegenbouw zijn nagenoeg gehalveerd tegenover 5 jaar geleden. De selectie der wegenbouwprojecten dient derhalve met meer zorg dan voorheen te geschieden, rekening houdend met het nutseffect dat zij sorteren. In de commissie is trouwens gewezen op de zogenaamde «kosten-batenanalyse» van de verdere uitbouw van het wegennet, die begin vorig jaar gereedkwam. In die studie zijn de investeringsprojecten op hun sociaal-economische rendabiliteit onderzocht. De minister liet de studie herzien, wat betreft de kostenfactoren van constructie en onderhoud die voor de verschillende streken in rekening werden gebracht. Deze aanvulling mag volgens de minister op korte tijd worden verwacht. Zulke belangwekkende studie mag echter niet langer onbenut blijven.

Ik wil hiervan een voorbeeld geven. In deze kosten-batenanalyse komt bij de prioriteit uit te voeren werken de Boudewijnautosnelweg voor, die Antwerpen met Luik verbindt, de zogenaamde A13. U heeft dit voorbeeld aangehaald om te bewijzen dat de parameters die werden gebruikt om tot deze kosten-batenanalyse te komen, verschillen van provincie tot provincie. Ik heb kunnen vaststellen dat de toestand echter ook van provincie tot provincie verschilt en dat men bijvoorbeeld, in de ene provincie tien overbruggingen en aansluitingen heeft en in een andere provincie over dezelfde afstand slechts vier. Bijgevolg verschilt ook de kostprijs. Ik vind dat de werken aan de autosnelweg Antwerpen-Luik onverwijld moeten worden verder gezet niet enkel omwille van Antwerpen, maar vooral omwille van Luik. Ik heb dezer dagen zeer toevallig een halve eeuw oude studie teruggevonden, *Les routes à l'étranger et en Belgique*. Dit werkje dateert van 1933 en werd uitgegeven door de kamer van koophandel en door verschillende instanties van de stad Luik gegroepeerd in *La commission de la route de la ville de Liège*. Ik zal u deze studie overhandigen, mijnheer de minister. Dit werk is een pleidooi voor de aanleg van een autosnelweg Antwerpen-Luik en dit vijftig jaar geleden. Deze autosnelweg heeft werkelijk een nationaal belang. Het is niet omdat een project toevallig in het noorden of het zuiden van het land is gesitueerd, dat de resultaten van de kosten-batenanalyse niet moeten worden toegepast.

Nog twee opmerkingen in verband met de programma's voor de bouw van wegen. De jongste kwarteeuw werd bijna duizend miljard frank besteed aan de bouw en de herbouw van het autowegennet. Het is noodzakelijk dit patrimonium tegen degradatie te beschermen. Besparingen op het onderhoud van de wegen zijn valse besparingen en zullen uiteindelijk leiden tot een verdubbeling van de kosten voor herstellingen aan de wegen. Ook dit probleem werd in de commissie ter sprake gebracht. Er werd gewaarschuwd tegen de tendens, die zich aftekent, om sommige verbeteringswerken aan de wegen in te schrijven op de kapitaaluitgaven eerder dan, zoals vroeger gebruikelijk was, op de lopende uitgaven. Wanneer wegen grondig worden hersteld, kan men de kosten hiervan moeilijk op de kapitaaluitgaven inschrijven wanneer de kosten voor de bouw van die wegen nog niet zijn betaald en de leningen nog niet zijn terugbetaald. Naar onze overtuiging en deze van de commissie moeten de kredieten en de werken voor wegebouw voortaan hoofdzakelijk worden geconcentreerd op het ombouwen van de bestaande rijkswegen tot een verkeersveilig wegennet. In verband met de verkeersveiligheid kwam in de commissie het probleem van de schoolfietsende jeugd uitvoerig ter sprake. Bij deze groep is het aantal verkeersslachtoffers bijzonder hoog. Vooral in het Vlaamse land maakt, volgens recente tellingen, meer dan de helft van de leerlingen gebruik van de fiets voor het schoolbezoek. In de Kempen zelfs 66 pct. Eigenlijk is het bedroevend hoe weinig er voor hun veiligheid wordt gedaan. In een land waar zoveel honderden miljarden werden besteed aan de

uitbouw van een goed onderwijs en ook voor het leerlingenvervoer, wordt voor het fietsverkeer niet in de nodige infrastructuur voorzien. Eenmaal werd op de begroting een bedrag van ongeveer 1 miljard frank uitgetrokken. Het was in 1981. Deze inspanning werd niet verder gezet en de kredieten werden trouwens ook niet aangewend. In het departement is op dat vlak een veel vinniger aanpak noodzakelijk, dezelfde vinnigheid waarmee destijds de autowegenbouw werd doorgedrukt.

Wat de waterwegen betreft, moet worden herhaald dat onze havens een bijzondere rol vervullen met betrekking tot onze buitenlandse handel. Daarom is zoals al zo dikwijls werd gezegd, een harmonische uitbouw van al onze zeehavens noodzakelijk; ook en vooral ten behoeve van de wederopleving van onze economie. De budgettaire inspanningen voor de uitbouw van onze havens moeten worden voortgezet opdat de sinds jaren geleverde inspanning vruchten kan opleveren.

In de commissie werd met grote aandrang gewezen op de dringende afwerking van de dijkversterkingen in het Scheldebekken, terwijl de uitvoering van het kustverdedigingsprogramma evenmin mag worden verdaagd. Als gevolg van de havendebatten wordt niet zelden de aandacht afgeleid van de noodzakelijke modernisering van de waterwegen in het binnenland. Daar dienen de nodige herstellingen te worden uitgevoerd aan sluizen en taluds; vooral in de Kempische kanalen waar de meer dan 100 jaar oude kunstwerken dringend aan herstel toe zijn.

Wat de gebouwen betreft, stagneren de investeringen de jongste jaren tussen 7 en 10 miljard frank. De bouwsector dringt erop aan dat de Staat meer zou bouwen om aldus de crisis in de bouw wat te lenigen. In de commissie heeft de minister verklaard dat krachtsinspanningen zullen worden aangehouden om nieuwe rijksadministratieve centra op te richten.

Persoonlijk ben ik ervan overtuigd dat het, in de huidige omstandigheden, beter is ten behoeve van de rijksadministratie zo mogelijk nieuwe kantoorgebouwen van de privé-sector in te huren. De nog steeds hoge rentevoeten verdubbelen de kostprijs van de in eigendom opgerichte rijksgebouwen op zeer korte termijn, namelijk in zes jaar. Daarbij voegen zich de onzes inziens te hoge beheerskosten. Hierop werd reeds de aandacht gevestigd in de commissie. Uit de door de minister in de commissie verstrekte gegevens kan immers worden berekend dat het beheer van de rijksgebouwen jaarlijks ruim 1 pct. van de gebouwenwaarde vertegenwoordigt. Volgens de verstrekte gegevens hebben de rijksgebouwen een waarde van 114 miljard en bedragen de kosten van beheer 1,5 miljard, dus ruim 1 pct.

Objectief betekent zulks dat, wat de overheidsgebouwen betreft, de netto-opbrengst van iets meer dan één procent die onroerende goederen in ons land opleveren door de beheerskosten bijna volledig worden opgeslorpt.

De begroting van Openbare Werken zal trouwens in de komende jaren geen ruimte meer bieden voor grote eigen bouwprogramma's omdat, zoals wij reeds zegden, de interestlasten van aangegane leningen versneld toenemen, namelijk met meer dan 15 pct. per jaar in vergelijking met het jaar voordien. Het is mede daarom aangewezen dat de regering contracten zou sluiten met de privé-sector voor het inhuren van op te richten administratieve gebouwen. Uit de analyse van de cijfers meenden wij deze conclusie te kunnen trekken. Dit betekent niet dat de nationale overheid, de bouw niet zou promoten, maar wel dat bouwen met de huidige beschikbare middelen voordeliger door de privé-sector kan gebeuren.

Tenslotte nog een paar persoonlijke beschouwingen.

De opeenvolgende ministers van Openbare Werken verklaarden herhaaldelijk bij de bespreking van de begroting van voorgaande jaren dat zij een «nationaal» beleid voerden dat beantwoordde aan de behoeften, en dat de activiteiten van het departement per definitie van nationaal belang zijn.

Maar in de praktijk deden zij het onmogelijke om de investeringen geografisch «evenwichtig» te spreiden. Zulks leidt bijna noodgedwongen tot bestedingen die onevenwichtig zijn verdeeld wat het investeringseffect betreft. Dit heeft bijvoorbeeld ook tot gevolg, vermits de nationale haveninvesteringen noodgedwongen in één streek moeten geschieden, dat de wegenbouwinvesteringen voor 65 pct. in het andere gewest plaatshebben, ongeacht de verkeersdichtheid en -onveiligheid. Het is duidelijk dat deze benaderingswijze niet leidt tot een optimaal investeringspatroon, noch tot een optimale baten-kostenverhouding.

In alle rust en in alle objectiviteit moeten wij deze gegevens onder ogen zien, zoniet duwt de ene streek de andere steeds naar hogere consumptie.

Het is mede de reden waarom wij geen bezwaar hebben tegen regionalisering, ook van de grote infrastructuurwerken. Het zou trouwens een betere coördinatie mogelijk maken met de reeds geregeliseerde infrastructuurwerken.

Aan het einde van mijn inleiding als verslaggever en van mijn persoonlijke beschouwingen dank ik de leden van de commissie voor hun vertrouwen en dank ik de minister voor de medewerking die wij kregen bij het verzamelen van de gegevens. Ik hoop dat wij ook samen oplossingen kunnen helpen uitwerken voor de benarde situatie waarin deze begroting sedert een aantal jaren al verkeert. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, de rapporteur heeft in vrij moeilijke omstandigheden zijn verslag moeten opmaken. Bovendien zijn bij het drukken enkele storende fouten in de tekst geslopen. Ik achtte het nodig u daarop even attent te maken.

Op bladzijde 4 in het derde lid staat «...in de bouwsector dat de activiteiten het slechts teruggelopen zijn.» Dit moet natuurlijk zijn «dat de activiteiten het sterkst teruggelopen zijn».

De heer de Seranno. — Is dat in de uiteenzetting van de minister?

De heer Van Ooteghem. — Inderdaad, het is een drukfout. Het zou toch nuttig zijn dat deze wordt verbeterd.

Op bladzijde 21, in het derde lid van het hoofdstuk over de kosten-batenanalyse moet een zin worden geschrapt. In het verslag staat: «De commissarissen zijn benieuwd naar het verder gebruik van deze studie (omtrekt de verdere aanwending van deze studie).» Het moet zijn: «De commissarissen zijn benieuwd omtrent de verdere aanwending van deze studie.»

Op bladzijde 34, staat een vrij fundamentele fout in het vierde lid van het hoofdstuk over het personeel gedetacheerd naar de ministeriële kabinetten. Wij lezen: «De minister deelt mee dat er van zijn departement 91 personeelsleden werden gedetacheerd naar ministeriële kabinetten, naar de parastatale instellingen (...) zijn dat er 66.» Het moet zijn: «van de parastatale instellingen zijn dat er 66.»

Ik weet dat Zeebrugge zeer belangrijk is qua investeringen maar op bladzijde 69 en 70 staat dezelfde vraag en hetzelfde antwoord tweemaal, wat toch wel van het goede te veel is.

Mijnheer de minister van Openbare Werken, u bent zowat de beschermheer van de bouwnijverheid en ik vertel in dit halfroond zeker geen nieuws als ik zeg dat de crisis in de bouwnijverheid ronduit dramatisch is. Men schat het aantal werklozen op 110 000 wat overeenstemt met vier keer de personeelsbezetting van Cockerill-Sambre. Toch maakt men over de staalnijverheid heel wat meer misbaar dan over de bouwnijverheid. Waarom geen plan-Gandois over de bouwnijverheid? Het mag ook een «plan-Gantois» zijn, want aan de Gentse Rijksuniversiteit zijn heel wat mensen die een dergelijke studie met veel brio zouden maken. 110 000 werklozen betekent, rekening houdend met het multiplicatoreffect, dat misschien 200 000 mensen werkloos zijn tengevolge van de crisis in de bouwnijverheid. Dit is bijna de helft van alle werklozen in ons land. De oorzaak hiervan is duidelijk. Men heeft de bouwsector altijd beschouwd als de melkkoe van de fiscus en men heeft die koe zolang gemolken tot zij volledig drooggevalen is. Investeren in de bouw is niet meer rendabel. Na aftrek van alle fiscale en andere verplichtingen blijft hooguit een netto-opbrengst van 3 pct. over, wat niet opweegt tegen de risico's die daaraan zijn verbonden.

De volgende woensdag, 22 juni, vindt een vergadering plaats tussen de Eerste minister, de Vice-Eerste minister en de sociale gesprekspartners.

Ik meen dat u, als minister van Openbare Werken, de plicht hebt bij uw collega's erop aan te dringen dat een akkoord tot stand komt. De fiscale druk in de bouwsector moet worden verminderd, zoniet zie ik geen oplossing meer voor deze sector die tenslotte de motor is van onze economie.

Bovendien zal de regering, hoe dan ook, moeten beslissen, in de bouwsector tot aanvullende investeringen over te gaan om de crisis te lijf te gaan.

De rapporteur heeft al gesproken over de kosten-batenanalyse waarvoor minister Chabert einde 1980 de opdracht gaf aan een wetenschappelijk team. Het betreft een rendabiliteitsstudie over de verdere uitbouw van het Belgisch wegen- en waterwegennet. Die

studie kwam klaar begin 1982. Ik heb er in de Senaat al op gewezen dat de minister toen gezegd heeft dat hij deze rentabiliteitsstudie niet zonder meer kan toepassen omdat hij in Wallonië voor de kiezer moet komen. De minister heeft dan opdracht gegeven deze studie te herzien in geactualiseerde cijfers.

Nu zijn er maar drie mogelijkheden. Ofwel was de studie-Chabert — gemakkelijksheidshalve noem ik ze zo — niet objectief en dit zou erg zijn. Ofwel komt men op basis van de geactualiseerde cijfers tot precies hetzelfde resultaat wat de prioriteiten betreft. Ofwel — en dit zou nog veel erger zijn — zou dit team opdracht hebben gekregen een subjectieve studie te maken, een politieke studie waarvan de resultaten gemakkelijker hanteerbaar zijn door de huidige minister van Openbare Werken. De minister zal zeker aan dergelijke drang moeten weerstaan.

Ik wens allereerst te vragen wanneer deze nieuwe geactualiseerde studie klaar zal zijn en wanneer het Parlement daarover zal worden geïnformeerd.

In de commissie werd gesproken over de oprichting van een departement voor Infrastructuur, waarschijnlijk naar Nederlands voorbeeld waar Verkeer en Waterstaat een soort superdepartement is, een Staat in de Staat. Al de veel machtsconcentratie in één hand is volgens mij niet goed. Bovendien zou er een probleem zijn te weten wie minister van Infrastructuur wordt, minister De Croo of minister Olivier. Beiden behoren ze tot de liberale familie maar of ze daarover akkoord zouden geraken, is zeer de vraag.

Er is een alternatief, namelijk de oprichting van een Vlaams ministerie voor Infrastructuur en een Waals. Immers, zowel in Wallonië als in Vlaanderen gaan in de meest diverse milieus steeds meer stemmen op voor de splitsing niet alleen van het ministerie van Openbare Werken, maar ook voor dit van Verkeerswezen. Onlangs heeft ACW-Spoor zelfs de splitsing geëist van de NMBS in twee autonome maatschappijen.

De minister glimlacht en beschouwt dit vandaag misschien nog een beetje als *science fiction* maar het ligt in de lijn der verwachtingen dat de twee grote gemeenschappen in ons land zullen streven naar steeds meer autonomie, ook op het gebied van de infrastructuur.

Zo kom ik tot de wegenwerken. De heer De Seranno heeft er ook reeds op gewezen dat bij nazicht van de investeringen voor wegenwerken en autowegen blijkt dat opnieuw de kredieten voor 34,6 pct. naar Vlaanderen, voor 55,5 pct. naar Wallonië en voor 9,9 pct. naar Brussel gaan. Het is totaal onaanvaardbaar dat Vlaanderen, dat nagenoeg 60 pct. van de bevolking van België omvat, sedert jaren slechts circa 35 pct. van de investeringen voor wegenwerken bekomt. De achterstand wordt van jaar tot jaar groter, niet alleen ten opzichte van Wallonië maar ook ten opzichte van onze grote Europese partners.

In dit verband zou ik de minister attent willen maken op een zeer ernstig verschijnsel. Precies tengevolge van het feit dat men onvoldoende kredieten voor wegenwerken ter beschikking stelt, worden in de Vlaamse steden en dorpen jaarlijks tientallen mensen doodgerekend omdat het doorgaand verkeer niet rond de dorpen maar dwars de dorpen wordt geleid.

Dit in tegenstelling met Nederland waar het doorgaand verkeer principieel rond het dorp wordt geleid. Ik ken uw antwoord bijna vooraf, mijnheer de minister. Het is klassiek. U zal zeggen dat de havenwerken in Vlaanderen gebeuren en dat moet worden gezorgd voor een evenwicht tussen het Noorden, het Zuiden en het Centrum van het land. Dat zijn geijkte formules. U zal principieel bijna nooit spreken over Vlaanderen en Wallonië, maar altijd over het Noorden en het Zuiden, alsof wij het noorden zouden kwijtraken. Het is een vreemde logica. Ofwel bent u een minister van een unitair departement dat u beheert op een unitaire manier volgens uw ideologie, ofwel bent u een federalistisch minister. Maar u haspelt de twee door elkaar, naargelang het beter uitvalt voor uw eigen streek.

Zijn de havenwerken van nationaal belang of niet? Dat is de vraag die we moeten stellen. Wanneer die havenwerken van nationaal belang zijn, moogt u daar geen rekening mee houden bij de verdeling van de kredieten voor wegenwerken. Dat is evident. Niemand kan eraan twijfelen dat ze van nationaal belang zijn. Zij zorgen voor de energiebevoorrading van ons land en zijn voor een groot deel verantwoordelijk voor de welvaart van heel ons land. Bovendien wil ik erop wijzen — dat is belangrijk voor de Waalse collega's — dat de uitbouw van de haven van Zeebrugge eigenlijk gebeurt door drie soorten mensen. De toelevering van cement, van rotsen, van beton, van betonijzer en staal, gebeurt in grote mate door de Walen. De eigenlijke arbeiders zijn Vlamingen en de grote maatschappijen die de werken uitvoeren, zijn vaak in Brussel gevestigd. De Walen leveren de grondstof, de Vlamingen voeren de werken uit en de winst is

bestemd voor Brussel. Er heeft dus een perfecte nationale verdeling plaatsgevonden en ze vindt nog alle dagen plaats. Ik wil de aandacht van de twijfelaars hierover, vestigen op de tonnen rotsen en arduin die dagelijks van 's morgens tot 's avonds, om niet te zeggen dag en nacht, over de autowegen bollen vanuit Wallonië, richting Zeebrugge.

Het is een uitermate dure aangelegenheid, mijnheer de minister. Ik ben ervan overtuigd dat, mocht men naar de goedkoopste oplossing zoeken, het voordeliger zou zijn stukken graniet en arduin uit de Scandinavische landen met grote schepen over zee aan te voeren.

Ik heb ooit als boutade gezegd dat, wanneer de haven van Zeebrugge zal klaar zijn, Wallonië als één groot gat zal overblijven. Dit om u maar een idee te geven van de massale transporten van rotsen naar Vlaanderen. Het is de meest goedkope grondstof die men kan verkopen. Wallonië profiteert dus ook van de uitbouw van de haven van Zeebrugge. Daaraan zal niemand twifelen.

Wanneer men dat nationaal belang van Zeebrugge niet aanvaardt en van oordeel is dat rekening moet worden gehouden met de havenwerken bij de regionale verdeling van de fondsen voor van het Wegenfonds, vragen wij, zoals de rapporteur, de heer de Seranno, een regionalisering van Openbare Werken, van hoog tot laag. Ik ga akkoord om ook de grote infrastructuurwerken, de nationale sectoren en verkeerswezen te regionaliseren, op voorwaarde dat de beide gewesten beschikken over eigen financiële middelen en eigen financiële verantwoordelijkheid dragen. Het zal uiteindelijk de beste oplossing zijn. Een Vlaams spreekwoord zegt immers zeer terecht: Goede rekeningen maken goede vrienden.

Een goede vriendschap is een betere basis voor nationale solidariteit dan de huidige touwtrekkerij.

Nu ik toch over de havens spreek, zou ik even een randopmerking willen maken. Het moet mij van het hart dat de haven van Gent, die waarschijnlijk de enige haven in West-Europa is die permanent in expansie is, alleen maar de kruimels krijgt die van de rijkgedekte tafel vallen.

Geen kruimels maar veeleer een grote brok is de stormstuw op de Schelde te Oosterweel. In het rapport lezen wij onder de hoofding «Stormvloedkering Oosterweel — nog vast te leggen: 28,397 miljard». Over die stormstuw is er nog steeds geen klaarheid. Na de grote stormramp die ons land heeft getroffen, is de idee gerijpt, een stormstuw te bouwen die ons land moeten behoeden voor alle verdere overstromingen. Men vond daarvoor inspiratie in Londen waar er op de Theems een stormstuw is gebouwd. De commissies voor de Openbare Werken van Kamer en Senaat werden uitgenodigd om die stormstuw te gaan bekijken. Wij hebben daar de cilindervormige sluisdeuren gezien, die Londen tegen de stormvloed moeten beschermen en dat ook hebben gedaan tijdens de vorige winter. De Theems te Londen en de Schelde te Antwerpen zijn echter gezinsd vergelijkbaar. De Schelde te Antwerpen is 3,4 of 5 maal groter in omvang dan de Theems te Londen.

Op 27 oktober 1978 werd een raamopdracht verleend aan de tijdelijke vereniging SVKS — Stormvloedkering Schelde. Zij kreeg drie opdrachten: Primo, het maken van een studie; secundo, het opmaken van een ontwerp en tertio, het bouwen van een stormvloedkering. Die tijdelijke vereniging heeft twee jaar tijd gekregen om de studie te verrichten. Openbare Werken kreeg dan tijd om eenzijdig te beslissen of die opdracht al of niet mocht worden voortgezet.

Parallel is in 1981 een bijkomende multidisciplinaire studie onder leiding van professor De Meester van de Katholieke Universiteit van Leuven uitgevoerd. Eind 1981 is die studie klaargekomen. Het doel daarvan was onder meer, dat lezen we in het antwoord op een parlementaire vraag van collega Egemeers, de commissie voor de Infrastructuur van het Parlement voor te lichten over de stormstuw in al zijn aspecten. Van dat voorlichten is er tot hiertoe nog altijd geen sprake geweest. Een heleboel inlichtingen moeten wij trachten te verzamelen via parlementaire vragen. Andere inlichtingen moeten wij inwinnen via de pers. Er wordt gezegd dat niet zal worden geopteerd voor cilinderdeuren maar voor verticale, glijdende schutten die aan een hoge toren van meer dan 100 meter boven de Schelde zouden hangen. De eerste studie, namelijk de raamopdracht, heeft tot hiertoe 645 miljoen gekost. Dat was misschien een subsidie voor de studiebureaus die zich daar hebben mee beziggehouden. Dit is in elk geval veel geld voor een project waarvan men nog niet weet of het ooit zal worden uitgevoerd.

Het project zelf zou 30 miljard kosten. Ik geef u, mijnheer de minister, een klein citaat ter overweging, uit *De Standaard* van 29 januari 1976: «Het is weinig waarschijnlijk dat een stormstuw ter hoogte van Oosterweel de beste oplossing is om in de toekomst overstromingen te voorkomen. Dijkverhogingen en kleinere stormstu-

wen die meer in het binnenland liggen, zijn wellicht betere oplossingen. Dit verklaarde ingenieur Demoen, adjunct-kabinetschef van Vlaamse Cultuur en onlangs benoemd tot directeur-generaal van het bestuur der Waterwegen voor de Antwerpse CVP.

Een stormstuw ter hoogte van Oosterweel heeft volgens Demoen diverse schaduwzijden. Het kunstwerk zou zowat vijf tot tien miljard kosten...» Ik zeg met Flaubert: *La vie a plus de fantaisie que les hommes!* Uw directeur-generaal van het bestuur der Waterwegen heeft op dat ogenblik heel weinig fantasie gehad wanneer hij sprak van vijf tot tien miljard! «...een ingewikkeld veiligheidsmechanisme vereisen en ongetwijfeld een hinder voor de scheepvaart betekenen. Verder zou de realisatie nog geruime tijd op zich doen wachten, vermits het project nog enkele tijd in het waterbouwkundig laboratorium van Borgerhout zou moeten worden uitgetest.»

Kan men mij verwijten, mijnheer de minister, dat ik sceptisch ben ten aanzien van al die plannen en vooral van al die lobbies bij Openbare Werken wanneer ik een uitspraak heb gehoord van directeur-generaal Demoen van het bestuur der Waterwegen, die achteraf zijn mening blijkt te hebben herzien? Zouden de minister en de voorzitter van de commissie, die hier jammer genoeg niet aanwezig is, er niet kunnen voor zorgen dat gedaan wordt gemaakt met de geheimhouding en dat in de commissie in volle klaarheid en duidelijkheid het probleem van de stormstuw wordt besproken? Er is in dit land reeds geld genoeg verkwist.

Ik spreek mij voorlopig niet uit over de opportuniteit van de stormstuw. Ik vraag alleen daarin geen voorwendsel te zoeken om de dijkversterking en het inrichten van de overstromingsgebieden op de lange baan te schuiven of af te remmen.

Mijnheer de minister, vandaar mij tweede, heel concrete vraag: Wanneer komt u met het dossier stormstuw met alle nodige inlichtingen en zonder geheimhouding naar de commissie voor de Infrastructuur?

Een ander punt waarover ik even wil spreken, is de afschaffing van de intercommunale E3. Het was een pijnlijke beslissing die bij volmacht werd genomen. U weet dat de personeelsleden van de E3 contractueel 10 pct. meer kregen dan de werknemers van het Wegenfonds. Uw voorganger, de heer De Saeger, heeft om welke reden ook elk lid van de E3 individueel een contract voorgelegd waarin die 10 pct. meer contractueel werd beloofd. Het kan zijn dat er op dat ogenblik schaarste was op de personeelsmarkt. Voor mij hoefde die 10 pct. extra niet. Ik voeg er onmiddellijk aan toe dat een contract een contract is dat ook door een minister en door de overheid moet worden nageleefd. Voor degenen die deze 10 pct. hebben verloren, brengt dit heel wat problemen mee wanneer zij zware financiële verplichtingen hadden aangegaan zoals bijvoorbeeld, het aflossen van een hypotheek. Door dit volmachtbesluit staan zij plots voor grote financiële moeilijkheden. Het ware veel beter geweest een overgangsmaatregel te nemen waardoor die 10 pct. kon worden ingelopen door de andere personeelsleden van het Wegenfonds.

De heer Egemeers. — Dat is juist.

De heer Van Ooteghem. — De E3 — dat wil ik getuigen voor de ganse Senaat — beschikte over een zeer goed management en heeft zeer goede resultaten opgeleverd. Ik had gehoopt dat de E3 de motor zou zijn geworden voor een geregionaliseerd wegenfonds. U bent precies de omgekeerde richting ingeslagen. U hebt de E3 afgeschaft en opgenomen in het Wegenfonds. Dus, centralisering in plaats van regionalisering. U bent tegen de stroom van de tijd in gezwommen.

De rijksweg 746 Pecq-Armentières is een oud zeer. Ik meen dat hierover in de Senaat eindelijk duidelijkheid zou moeten zijn. Is men bezig met een soort salamitactiek, door alle werken uit te voeren zowel in Vlaanderen als in Wallonië die nodig zijn om die expresweg aan te leggen, tot men tot de vaststelling komt dat er nog slechts enkele kilometers op Vlaams grondgebied moeten worden aangelegd die dan ook maar moeten worden gerealiseerd?

Mijnheer de minister, ik wil van u duidelijk vernemen of er een beslissing is gevallen om de expresweg Pecq-Armentières via Vlaams grondgebied aan te leggen, of er hierover een akkoord bestaat in de schoot van de regering en, zo ja, wat dit akkoord behelst en volgens welke geografische lijnen men de weg Pecq-Armentières zal aanleggen.

Tot slot wil ik een laatste probleem ter sprake brengen dat tot mijn verbazing niet in het commissieverslag is opgenomen, namelijk de discussie over de stop van Doornik. Er werden tot nog toe honderden miljoenen, zo niet miljarden uitgegeven voor de kalibrering van de Boven-Schelde tot 1 350 ton. Weldra zullen de werken over de hele lengte voltooid zijn, maar totaal nutteloos blijken wanneer er geen oplossing komt voor de doortocht van Doornik, de fameuze stop van

de *Pont des Trous*. U heeft in de commissie gehoord dat deze aangelegenheid zowel voor Vlaanderen als Wallonië belangrijk is. Het is — om het met uw woorden te zeggen — zowel voor het noorden, het zuiden als het midden van het land belangrijk dat de Schelde wordt gekalibreerd en dat de zware investeringen worden gevaloriseerd. Wanneer de stop van Doornik niet wordt opgeheven, zal duwvaart op de Boven-Schelde niet mogelijk zijn. Dit is nochtans uitermate belangrijk voor deze drukbevaarde waterweg en voor de binnenscheepvaart, die reeds zo zwaar de oneerlijke concurrentie ondervindt van de spoorwegen, die onder de prijs transporten uitvoeren.

Mijnheer de Voorzitter, alle leden van de commissie willen dringend een oplossing voor de stop van de *Pont des Trous*. Alle dure investeringen zullen zonder rendement blijven bij gebrek aan politieke beslissingen en politieke moed. Wanneer men een departement beheert, moet men soms de moed hebben om beslissingen te nemen die niet zo populair zijn. Als minister van Openbare Werken moet men soms beslissingen durven te treffen die geen stemmen opleveren, maar in het belang van 's lands economie zijn. Het kalibreren van de Boven-Schelde, maar het terzelfder tijd laten bestaan van de stop van Doornik, is een van de vele voorbeelden van de slechte politiek die in België wordt gevoerd. Men laat de problemen rotten en intussen verkist men heel wat geld.

U zal al hebben begrepen, mijnheer de minister, dat onze fractie om deze reden en om de andere redenen die ik heb opgesomd, de begroting niet zal goedkeuren. (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

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

M. Aubecq. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, lors de l'examen de votre budget de 1983, j'ai pu constater que différents travaux sont prévus pour la réalisation des grandes infrastructures routières dans le Brabant wallon et notamment pour la route express 226 Wavre-Nivelles, pour un montant de quatre cents millions, et pour la route express 168 Wavre-Ottignies-Louvain-la-Neuve, pour cinquante millions.

Ces travaux sont programmés depuis plusieurs années déjà.

Monsieur le ministre pourrait-il me faire savoir où en sont les projets, les études et les chantiers dans cette région et quelle est la programmation de ces travaux, entre autres pour les routes 226, 168 et 275? (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer Seeuws. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, ik wil in de eerste plaats niet nalaten de rapporteur te feliciteren met zijn verslag, dat in moeilijke omstandigheden moest worden gemaakt, zoals dat dezer dagen een gewoonte is geworden in de Senaat.

Mijn betoog over de begroting van Openbare Werken zal eerder kort zijn en ik zal fragmentarisch enkele bijzondere aspecten belichten van dit nochtans voor de economie van ons land, enorm belangrijk departement. Het kan helaas niet anders gezien het tempo en de omstandigheden waarin de actieve parlementsleden althans de jongste weken en maanden gedwongen worden de werkzaamheden te volgen. Tenzij men zich beperkt tot één onderwerp en al de rest aan zich laat voorbijgaan als zijnde niet belangrijk, of voor andere collega's bestemd.

Mijnheer de Voorzitter, samen met andere collega's maak ik mij ongerust over deze werkwijze die zeker de degelijkheid van het gepresteerde werk niet ten goede komt.

De spoed waarmee de regering een aantal ontwerpen, al dan niet bij volmacht, door het Parlement wil sluizen, is onverantwoord. Ik heb mij vorige week in een belangrijke commissie moeten verzetten tegen de voorgestelde methode van schriftelijke vragen en antwoorden, die dreigde het debat onmogelijk te maken. De parlementsleden, vooral die van de oppositie, zijn in de commissie reeds in een zeer ongelijke positie ten overstaan van de minister, bijgestaan door kabinet-medewerkers en leden van de administratie. Indien men door overhaasting, de besprekingen smooit, dan kunnen wij, zoals ik in de commissie zei, straks evengoed schriftelijk stemmen. Gelukkig heeft de commissie waarover sprake, haar werkzaamheden op een betere manier weten te regelen.

Nu ter zake. De minister zegt terecht dat een efficiënt gebruik der middelen dient te worden nagestreefd. Volgens hem dient voorrang gegeven te worden aan de voltooiing van de aan de gang zijnde werken en het onderhoud. Hierop wil ik even terugkomen.

Uit het nazicht van de kredieten voor het onderhoud en rekening houdend met de inflatie, blijkt geen vermeerdering, integendeel. Nochtans is tijdig onderhoud op termijn meer dan kostenbesparend. De geciteerde cijfers liggen 4 à 7 maal hoger dan voor een gewoon onderhoud. De kleine 5 miljard die de 1 200 km autosnelweg en de 12 000 km rijkswegen moeten dekken, kunnen zeker niet als voldoende worden beschouwd. Wij vragen ons daarenboven af of het onderhoud van de E3-wegen daarin begrepen is.

Een zelfde opmerking geldt voor de waterlopen en de gebouwen. Het begrotingsdocument zelf vermeldt «dat enkel de dringendste onderhoudswerken» uitgevoerd worden, wat zeker in tegenstrijd is met de hogervermelde doelstelling.

Het ware aangewezen zoals voor de wegen, ook voor deze twee sectoren in een soort databank te voorzien.

Kan de minister ons zeggen wanneer de verschillende grote waterwegen, waarvan het gabarit op 1 350 ton, moest worden gebracht, over hun gehele lengte zullen kunnen worden gebruikt?

Voor een aantal autowegen en gewone wegen is in het verslag een datum van ingebruikstelling opgegeven, maar niet voor de waterwegen.

Misschien kan de minister ons hierover enige verduidelijking geven.

Vanaf het midden van de jaren zestig is men op vele plaatsen met werken begonnen, maar nog geen enkele waterloop is over zijn hele lengte afgewerkt, zodat het rendement van de investeringen in de achtereenvolgende jaren uitblijft.

In het huidige tempo zal men tot 1990 op voltooiing moeten wachten. Er is echter geen planning op termijn opgesteld, gesteund op een zekere selectie, opdat het goederenverkeer door middel van de binnenvaart meer kansen zou krijgen. Ik denk hier onder meer aan de trafiek Gent-Noord-Frankrijk over de Boven-Schelde, die praktisch overal op een gabarit van 1 350 ton is gebracht, maar waarvoor in 1983 amper 40 miljoen is ingeschreven.

Inzake de bescherming tegen wateroverlast, waarover ook de heer Van Ooteghem het reeds heeft gehad, vermeldt het verslag dat te gepasten tijde een programma voor de beveiliging van het Zeescheldebekken zal worden voorgelegd. Kan de minister ons nu reeds een idee geven wanneer dit programma zal gekend zijn?

Welke overstromingsbekkens zullen worden gepland vermits het antwoord van de minister wijst op het niet-bouwen van enige stormstuw te Antwerpen of elders?

Welke zal 'scofactor dan zijn voor het Scheldebekken?

Welke zullen de gevolgen zijn op gebied van wateroverlast voor de streek Gent, door de kalibrering van Boven-Schelde en Leie?

Een permanent probleem voor Openbare Werken vormt het bergen van het baggerslib in het algemeen en van het kanaal Gent-Terneuzen in het bijzonder. Dit probleem zal zich in de toekomst nog scherper stellen. Men kan niet blijven putten maken en opvullen zoals te Zelzate.

Is een onderzoek aan de gang naar een alternatieve oplossing en wanneer kan een oplossing worden verwacht?

Wat de vervoersector betreft, wordt de spoorweg eens te meer benadeeld ten opzichte van de weg. Nochtans spreekt de regering steeds over het in evenwicht brengen van de betalingsbalans. De energie speelt hierbij een voorname rol. Wetend dat 90 pct. van de energie in de vervoersector naar het wegvervoer en het verkeer gaat, rijzen toch wel vragen naar een coherent vervoerbeleid in dit land.

Een ander probleem is dat van de pendel, ook over de weg. De gegevens daaromtrent wijzen erop dat Oost-Vlaanderen en meer in het bijzonder het zuiden van Oost-Vlaanderen veruit het grootste aantal pendelaars heeft dat meer dan een uur per reistraject onderweg is, en dus als sociaal niet-verantwoorde pendel wordt beschouwd. Hoewel zulks in de eerste plaats zou moeten verholpen worden door het openbaar vervoer, zijn ook de wegverbindingen onder de maat. Een analyse van de toestand en het treffen van de nodige maatregelen omgezet in concrete projecten en kredieten is dan ook dringend, ook voor openbare werken.

Een ander probleem is de fietspadenvriendelijke politiek die zou worden gevoerd. Bij het overlopen van de vastleggingen blijkt dat de beschikbare kredieten slechts door een beperkt aantal provincies, meestal dezelfde, worden gebruikt. Is hier een bepaalde reden voor? Is de ene wegendirectie de fietsers meer genegen dan de andere? Bepaalde provincies, onder meer Oost-Vlaanderen, hebben een fietspadenatlas, zodat mits samenwerking tussen de gewesten,

provincies en gemeenten hier zeker een verbetering moet mogelijk zijn ter bescherming van de zwakste weggebruikers.

Mijnheer de minister, een spijtig geval is het dalen van de kredieten voor de bouwsector, de meest arbeidsintensieve van Openbare Werken. Misschien kan hier de suggestie gedaan worden ook de BTW op de overheidswerken te verlagen zoals dit het geval is in de privé-sector. De minder-ontvangsten voor de overheid zouden alleszins gecompenseerd worden door effectieve meerwerken, terwijl de getroffen maatregel nu grotendeels ten goede komt van de appartementenverkoop aan zee, zonder meer tewerkstelling te verzekeren.

Tot besluit, mijnheer de voorzitter, zou men toch eens een fundamenteel parlementair debat moeten kunnen houden over de grote keuzen — en daarover hebben vorige sprekers het ook al gehad — die men inzake openbare werken moet kunnen maken voor de toekomst. Onze voorgangers hebben onder meer door hun grootscheepse wegenbouw onze toekomst en die van de komende generaties, veel te zwaar gehypothekeerd, letterlijk en figuurlijk. Men heeft daarenboven het individuele wegvervoer absolute prioriteit gegeven, ten nadele van noodzakelijke investeringen voor het openbaar vervoer.

De crisis brengt niet enkel mee dat we de zware schulden en leningen uit het verleden niet meer kunnen betalen, maar tevens dat de versnelde inkrimping van het openbaar vervoer in de hand wordt gewerkt.

Daarenboven kan men zelfs het onderhoud niet meer betalen, zoals het hoort, terwijl men lang geleden opgezette bouwprogramma's blijft verder zetten, zij het in vertraagd tempo. Ondanks alles worden nog steeds prachtige, nieuwe openbare gebouwen opgericht, maar zoals wij dagelijks in onze omgeving ervaren, verkeren vele postkantoren en andere publieke gebouwen in een middeleeuwse toestand van verkrotting.

Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, we kunnen deze politiek van permanent zoeken naar het haalbare, zonder duidelijke prioriteiten gesteund op een wetenschappelijk verantwoorde economische analyse van ons toekomstig maatschappijbeeld niet onderschrijven. Onze fractie zal dan ook dit begrotingsontwerp niet goedkeuren. (*Applaus op de socialistische banken.*)

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

M. Trussart. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, il y a loin de la coupe aux lèvres... Ce proverbe, monsieur le ministre, pourrait être le titre de mon intervention. En effet, tout au long de l'exposé que vous avez présenté devant la commission, vous avez tenté de nous faire boire à votre coupe; mais, hélas, je n'y ai pas trouvé de quoi me désaltérer.

Je dois reconnaître qu'à plusieurs reprises vos déclarations m'ont réjoui.

Comment, en effet, pourrais-je n'être pas d'accord sur des paroles de ce style: «... Cette politique — vous parliez de réalisations de l'année écoulée — s'est caractérisée par trois impératifs...: 1° Préserver au maximum la qualité de la vie de tous les habitants en agissant avec sagesse; 2° Eviter la mégalomanie et les dépenses injustifiées; 3° Ne négliger aucun effort pour mettre en place, dans les délais les meilleurs, l'infrastructure moderne indispensable à la vie, à l'essor économique du pays, de ses régions et, par le fait même, assurer le mieux-être de tous les citoyens... »; ou bien encore: «... l'étude de rentabilité socio-économique... est en cours d'actualisation afin de mieux tenir compte de la « faisabilité » des projets... Chaque projet sera dûment justifié... »; également « Les grandes infrastructures sont toutes en voie d'achèvement, ce qui va permettre d'utiliser davantage de crédits pour préserver le patrimoine routier existant... Un avantage du glissement des crédits vers les « petits travaux » réside dans le fait que ceux-ci utilisent une main-d'œuvre plus importante... Un des grands axes de la politique dans le secteur routier demeure la construction de pistes cyclables. La promotion de celles-ci permet de réaliser deux des objectifs du gouvernement, à savoir, participer à l'effort d'économie d'énergie et favoriser des travaux à fort coefficient de main-d'œuvre. C'est pourquoi la diminution des crédits d'investissement n'affectera pas le programme de construction des pistes cyclables... » Ou encore sur ces paroles qui me paraissent fort intéressantes: «... Les efforts actuels seront poursuivis afin de ... mener une politique efficace de l'énergie par l'adaptation des bâtiments de l'Etat existants et en imposant les exigences sévères pour les nouvelles constructions... En matière d'équipements électriques et électromécaniques routiers, on se préoccupe également, dans la mesure nécessaire, de l'utilisation rationnelle de l'énergie... »

Je suis très satisfait, je le répète, monsieur le ministre, de ces déclarations.

Par contre, j'ai trouvé franchement suspects et, en tout cas, fort contestables, des propos tels que: «... Pour les mois à venir, les deux problèmes essentiels sont: L'assainissement des finances publiques — je suis bien d'accord sur ce point — la relance de l'activité économique, en vue de maintenir et de créer l'emploi... » — ceci me paraît plus douteux et je m'en expliquerai.

«... Les travaux publics assureront l'activité du secteur — il s'agit de la construction — dans toute la mesure des possibilités de crédit dont ils disposent... Il convient d'insister sur le fait que, dans le domaine routier, les commandes publiques constituent le support essentiel de l'activité des entreprises et qu'une diminution brutale des crédits conduirait inmanquablement à déstabiliser le secteur de la construction... La promotion des entreprises belges à l'étranger revêt une importance particulière... Dans le but de valoriser les capacités techniques des bureaux d'étude et le savoir-faire des entreprises belges de la construction, le ministre s'est rendu personnellement à l'étranger... Les pouvoirs publics pourront lui procurer — au secteur de la construction — l'assistance nécessaire, notamment en accordant la garantie de l'Etat aux pays désirant réaliser certains projets et en favorisant la prospection à l'étranger... »

Si je vous comprends bien, monsieur le ministre, l'objectif premier que doit poursuivre le ministère des Travaux publics, c'est relancer l'économie et soutenir le secteur de la construction, secteur qui, cela soit dit, en passant, a profité largement durant les *golden sixties*, des innombrables projets créés avec une rage insatiable par vos bureaux d'études; autrement dit, dépenser le maximum et faire n'importe quoi pourvu que la machine tourne. Je sais que cette analyse est caricaturale, mais elle est, sans aucun doute, très proche de la réalité.

Je suis peut-être naïf, mais, pour ma part, j'estime que la mission essentielle, unique dirais-je même, d'un département comme le vôtre, c'est d'abord de rencontrer les besoins réels et exprimés des citoyens et, comme vous l'avez aussi déclaré, d'assurer leur mieux-être. C'est donc dans ce cas dépenser le moins possible pour le meilleur résultat et ne réaliser que les choses indispensables.

Tant mieux si, accessoirement, le secteur de la construction y trouve son compte.

Il faut absolument résister à la tentation d'inaugurer, de couper des rubans, de sceller des plaquettes gravées d'un nom.

Et ici, monsieur le ministre, ne me répondez pas en avançant le sacro-saint argument de l'emploi. Les écologistes ont affirmé clairement leur position dans ce domaine et vous savez aussi bien que moi que le bilan des grands travaux, autoroutes pléthoriques et « surdimensionnées », grandes infrastructures centralisées, par exemple, portuaires, est, sur ce point notamment, globalement négatif. En effet, ce sont des gouffres à milliards et le nombre d'emplois qu'ils créent par unité de capital investi est dérisoire en regard d'autres investissements potentiels.

En ce qui concerne les missions que vous avez effectuées à l'étranger, permettez-moi de m'étonner de cette démarche. Je ne crois pas que ce soit le rôle du ministre des Travaux publics, pas plus que celui de ses fonctionnaires, de jouer au représentant de commerce pour les sociétés de construction privées; le département des Relations extérieures me semble compétent pour remplir cette tâche.

Je crains en outre, en entendant parler d'entreprises belges possédant déjà une expérience certaine des grands travaux à l'étranger et de l'association Belcotec, que M. le ministre ne devienne le soutien objectif de réalisations démesurées, déraisonnables et inutiles dans les pays du tiers monde — comme il en existe, hélas, suffisamment d'exemples — qui ne font qu'endetter lourdement ces pays sans aucun profit pour leur population.

Une autre de vos déclarations a attiré mon attention: «... Les efforts actuels seront poursuivis afin de construire ou d'achever de nouveaux centres administratifs de l'Etat... »

Monsieur le ministre, est-ce encore une bonne formule? Ne vaudrait-il pas mieux agir avec beaucoup plus de circonspection dans ce domaine? Je sais qu'à première vue il semble toujours plus intéressant, plus rationnel, de centraliser et de regrouper des services. Mais à notre époque, où les télécommunications deviennent de plus en plus performantes, où l'informatique et la bureautique s'installent partout, est-ce encore défendable, du moins de manière systématique?

Prenons l'exemple de la cité administrative de Bruxelles et plus particulièrement de son dernier élément en voie d'achèvement, la tour infernale.

J'aimerais beaucoup que M. le ministre me démontre que cette réalisation est économiquement rentable. Pour ma part, j'en doute

fort, même si l'on fait abstraction des coûts sociaux et humains représentant, sottise suprême, la concentration sur quelques centaines de mètres carrés, de milliers d'agents arrivant chaque jour de toutes les provinces.

Autre exemple, celui de la cité administrative de Namur.

C'est, à mon sens, une œuvre de destructuration de la ville. Vous récupérez une large zone jouxtant la corbeille centrale, vous y plantez quelques buildings à usage de bureaux, et éventuellement quelques arbustes, et vous avez ainsi rempli votre contrat ! Mais vous aurez aussi stérilisé tout un quartier qui sera totalement mort dès la fin de l'après-midi jusqu'au lendemain matin et qui connaîtra une animation toute relative durant la journée.

Encore une fois, je serais curieux de connaître les résultats de l'étude de rentabilité qui a été réalisée, du moins j'ose le croire, avant de lancer ce chantier.

Je suis persuadé que pour garder à la ville son caractère humain, pour restaurer un milieu urbain où il fait bon vivre, il faudrait faire l'effort de concevoir des petites et moyennes unités de bureaux, dispersées dans la ville, mêlées harmonieusement à l'habitat et aux autres activités, commerce, artisanat, services.

Avant d'aborder les problèmes particuliers à la province de Namur, j'aimerais, monsieur le ministre, vous poser deux questions d'ordre plus général. La première est relative aux rapports existant entre les départements des Travaux publics et de la Défense nationale. En matière d'infrastructure routière, notamment, il me semble tout à fait logique que certaines routes soient construites en tenant compte d'impératifs militaires ou à la demande expresse de la Défense nationale. Dans ce cas, à charge des crédits de quel département les dépenses sont-elles mises ? Existe-t-il une commission interdépartementale s'occupant spécialement d'examiner les exigences de la Défense nationale ? Quelles sont les routes tombant dans cette catégorie qui ont été construites durant les deux dernières années et celles qui sont projetées cette année et les années suivantes ?

La deuxième question a trait au programme de rénovation des barrages de la Meuse.

Alors que vous déclarez, monsieur le ministre, être très attaché aux économies d'énergie et à son utilisation rationnelle, il semblerait qu'aucun des nouveaux barrages projetés ne puisse être équipé d'une mini-centrale hydro-électrique, sauf peut-être celui des Grands Malades à Beez. Si cela est exact, est-il encore temps de revoir les projets afin d'y incorporer cet équipement ?

Dans la partie de mon intervention qui va suivre, je désirerais, monsieur le ministre, faire le point en ce qui concerne les infrastructures routières prévues dans la province de Namur. Les crédits que vous avez inscrits pour ces travaux s'élèvent, sauf erreur, à environ 1 milliard 400 millions. A quoi vont-ils servir ?

Examinons quelques-uns des projets en cours et, d'abord, les travaux dans la ville de Namur.

Sans étude statistique valable, sans étude d'impact, une liaison rapide des deux branches de la N4 est mise en place à travers la ville. Elle devrait permettre de relier Saint-Servais à Jambes par la construction d'un grand nombre d'ouvrages dits d'art : tunnels des ponts d'Heuvy et Sainte Croix, passage sous le nouveau pont de Louvain, boulevard d'Herbatte, porté à une largeur de vingt mètres, viaduc surplombant la Meuse et la plaine Saint-Nicolas pour aboutir sur la N4 sur laquelle la vitesse pourrait être augmentée grâce à trois tunnels pour piétons à Géronsart, Wierde et Naninne.

Ce qui choque tous les Namurois, c'est la taille démesurée du projet. L'administration des routes semble établir ses plans en tenant compte d'un accroissement massif, pourtant bien aléatoire, de la circulation automobile et en oubliant totalement ceux qui font qu'une ville existe : ses habitants. Là où existaient des quartiers vivants et animés, là où les enfants pouvaient s'ébattre sans danger, là où la végétation égayait les rues tranquilles, et surtout là où les gens avaient choisi de vivre, les Travaux publics veulent amener le béton, la vitesse, l'insécurité, la pollution et l'impossibilité de communiquer dans des quartiers éclatés de façon arbitraire.

Ce projet, générateur de nuisances inacceptables et destructeur de l'environnement et du tissu urbain, ne se justifie aucunement, même si l'on ne tient compte que des seuls besoins autoroutiers. En effet, un pont actuellement en construction sur la Meuse, le pont-barrage des Grands Malades, permettra de délester une bonne partie du trafic qui emprunte les ponts extérieurs. On se demande alors pourquoi les Travaux publics maintiennent ce projet auquel s'oppose l'immense

majorité des Namurois, qui l'ont d'ailleurs fait savoir au moyen d'une pétition.

Tout aussi inacceptable est la façon dont ce projet est dévoilé. Jamais les auteurs du projet n'ont présenté l'ensemble de leurs plans, alors que, dès la construction du pont de Louvain, on savait que celui-ci était surdimensionné pour permettre de l'englober dans un réseau plus vaste. Chaque demande d'avis, chaque permis de bâtir a été requis pour un projet bien précis et délimité ; c'est ainsi que votre administration demande actuellement à la ville de Namur de lui remettre un avis concernant le plan d'alignement du boulevard d'Herbatte sans préciser que celui-ci servira de tremplin à un viaduc routier.

De cette façon, en procédant par bonds successifs et en évitant ainsi un vrai débat de fond, on parvient à rendre indispensable la construction des pièces manquantes dans le puzzle inachevé. Et que dire de l'absence de procédures de consultation des populations qui sont averties des travaux dans leur voisinage par un avis d'expropriation ou en apercevant les grues ou les bulldozers envahir leur environnement quotidien ?

Bien d'autres projets concernant la ville de Namur sortent petit à petit des dossiers des Travaux publics, comme le contournement de Salzinnes et la liaison Naninne-Wépion, pour ne citer que ceux-là. A de rares exceptions près, leurs points communs sont l'inutilité, la démesure et le non-respect antidémocratique de la volonté des populations qui les rejettent souvent en bloc.

Parlons à présent de cette fameuse route Charlemagne qui devrait relier Paris à Bonn. Seule la Belgique a pris ce projet au sérieux et cela a été, pour les Travaux publics, l'occasion d'imaginer des travaux aussi gigantesques qu'inutiles.

Diverses sections du parcours belge sont déjà réalisées. Mais est-ce une raison pour persévérer dans l'erreur ? Il reste encore à ne pas faire, entre autres, le tronçon entre Ciney et Terwagne, un viaduc de 100 mètres sur le Bocq à Achet et un contournement de Havelange affiché à 410 millions.

Pourquoi, monsieur le ministre, ne pas être aussi réaliste que les Français et les Allemands et ne pas se borner à appeler « route Charlemagne » des tronçons de route et d'autoroute existants ? Soyez persuadé que personne ne vous reprochera d'arrêter les frais. D'ailleurs, chacun peut voir, carte en main, qu'un itinéraire existe déjà, fort loin d'être saturé : l'A2 de Paris à Valenciennes, puis les E10, E41 et E5.

Il me faut aussi dire quelques mots à propos de la route à étages de Profondeville puisque, pour certains, le choix d'une route sur pilotis répond au souci de plaire aux défenseurs de l'environnement et autres écologistes peu désireux de voir la rive entaillée.

Cette route entre dans un projet plus vaste qui prévoit un élargissement le long de la Meuse jusqu'à Dinant et même Givet. Or, si on examine une carte routière, on s'aperçoit qu'une série de liaisons existe déjà au départ de Namur : on peut atteindre le Sud par la route de Charleroi, Fosses, Mettet et Florennes ; on peut aussi choisir la RN516 à Wépion vers Lesves, Saint-Gérard, Ermeton, etc. ; la RN17 et la RN47 conduisent vers Dinant, tout à fait parallèlement à la vallée ; enfin, la RN4 et l'E40, qui font double emploi, peuvent aussi être utilisées. Cela nous fait donc six bonnes liaisons nord-sud qui devraient largement suffire, compte tenu de la faible densité du tissu industriel local.

Monsieur le ministre pourrait-il me dire comment il justifie le contournement de Rouillon, la route en site neuf à Godinne, le contournement de Houx, le renouvellement de la RN47 entre Houx et Dinant, que votre administration est tellement pressée de mettre en chantier que des expropriations ont été réalisées avant même l'envoi de la demande de permis de bâtir à la ville de Dinant ?

Quant au projet retenu pour le contournement ouest de Fosses-la-Ville, contournement que chacun trouvait nécessaire, il est critiquable à plus d'un titre. Non seulement on a choisi délibérément de massacrer une très belle vallée, celle du Ry de Fosses, et de « surdimensionner » la route, et par conséquent le viaduc, sans commune mesure avec les nécessités locales ou régionales, mais aussi — fait très grave — de toutes les solutions envisagées, c'est la plus coûteuse qui a été retenue : à peu près 200 millions pour quelques centaines de mètres de viaduc !

Il existait pourtant d'autres possibilités, plus légères, moins coûteuses, moins désastreuses pour la qualité de la vie. Si la population de Fosses a demandé que sa tranquillité et sa sécurité

scient préservées, elle n'a jamais réclamé qu'on détruise son environnement. Alors, monsieur le ministre, pourquoi votre administration a-t-elle fait ce choix ?

Dans l'arrondissement de Philippeville, enfin, la population se demande quand va s'arrêter le saccage et commence à clamer son indignation. J'ai visité la région et, vraiment, je ne peux que lui donner raison.

Voici quelques exemples de ce qui est réalisé ou de ce qui va l'être : une route entre Mazée et Le Mesnil, tellement indispensable qu'elle est interdite à la circulation pour éviter son entretien; une route au Ry de Rome, qui vient de nulle part et y retourne; un ouvrage d'art sur le Viroin à Olloy, inutile comme le contournement du village; un aberrant et destructeur élargissement de la route d'Olloy à Vervies; la rectification du cours du Viroin à Olloy, prélude à un gigantesque viaduc enjambant la vallée en direction d'Oignies. Et l'on projette encore un viaduc à travers le village de Treignes, ou son contournement...

Je dois dire, à la décharge de votre administration, qu'elle n'est pas entièrement responsable de cet état de fait, les autorités locales en ayant été les instigatrices très mal inspirées. Ce que, par contre, je ne comprends pas, c'est qu'elle prête la main à des réalisations aussi démentielles.

Il est intéressant ici de faire état d'une des analyses coût-bénéfice les plus remarquables par le nombre des variantes prises en compte, par le nombre de projets analysés, par son caractère récent et, surtout, par la qualité des personnes qui ont participé à cette étude; parmi elles, avant son entrée au Parlement, M. de Donnée.

De cette étude, commandée par votre prédécesseur aux Travaux publics, il ressort, monsieur le ministre — et il est tout de même piquant de le constater — que pour un budget restreint en période de crise, aucun des projets situés dans la province de Namur n'est rentable! Les auteurs expriment cette vérité en ces termes: « Ces projets ont un ratio de rentabilité négatif... ».

Au vu de la situation sur le terrain, il ne semble pas, monsieur le ministre, que cette étude ait été fort prise en compte par votre département. En ce qui concerne la province de Namur en tout cas, on peut dire sans exagérer que l'ensemble du programme est irrationnel, anti-économique et totalement injustifié.

En guise de conclusion, je dirai qu'il est grand temps que la politique des Travaux publics soit repensée. Il faut absolument qu'on cesse d'entreprendre des travaux à la hâte, sans consultation des populations concernées, au mépris des règles les plus élémentaires de l'évaluation des projets et en recourant presque systématiquement aux procédures dites d'urgence pour éviter le verdict des enquêtes *de commodo et incommodo*.

Il est plus que jamais indispensable que tout projet soit soumis à une étude d'impact sur l'environnement, globale et significative. Cette étude devrait porter sur les incidences du projet relatives tout à la fois à l'environnement physique, aux espaces et aux milieux naturels, à l'homme, à sa santé, à son équilibre physique et psychique, à la société par une évaluation en termes énergétiques propres à chiffrer l'impact du projet sur notre situation énergétique et donc, sur notre balance des paiements, ainsi que par une estimation des coûts sociaux qui, pour une part, se traduisent en coûts financiers supportés par la collectivité et dont la prise en compte peut modifier largement la notion de rentabilité d'une décision.

Pour terminer, j'ose affirmer qu'en matière de travaux publics, comme dans d'autres domaines, l'orthodoxie économique n'est pas du côté de ceux qui s'en réclament le plus volontiers.

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

De heer Vannieuwenhuyze. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, ter gelegenheid van de bespreking van het ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1983 vragen wij de aandacht van de minister voor de problemen die zich voordoen op het gebied van de wegeninfrastructuur in het midden en het oosten van West-Vlaanderen, meer bepaald in de arrondissementen Roeselare en Tielt.

Tot ons groot genoegen werd in 1982 op het vlak van de realisatie van de autosnelwegen in West-Vlaanderen het vak Roeselare-Lichtervelde van de A17 opengesteld. Tussen Lichtervelde en Veldegem zijn de werken in uitvoering. Het laatste stuk, met name Veldegem-Oostkamp werd reeds in 1982 aanbesteed.

Mogen wij u vragen, mijnheer de minister, dat de planning voor de eerste helft van 1984 zou gehandhaafd blijven in verband met de beloofde volledige afwerking en openstelling van de A17?

In het arrondissement Roeselare konden wij in 1982 de aanbesteding optekenen van de omleidingsweg om Roeselare voor de sectie Diksmuidsesteenweg-Bruggesteenvweg, de tweede fase voor de omleiding om Ingelmunster en de nieuwe weg langs het kanaal Roeselare-Leie tussen Rumbeke en Kachtem, waardoor de industrieterreinen «De Pilders» in Roeselare en het Mandeldal te Izegem rechtstreeks met elkaar worden verbonden en een directe aansluiting krijgen op de A17.

In het arrondissement Tielt kunnen wij enkel vermelden het openstellen van de ring om Pittem.

Het arrondissement Tielt is en blijft nog steeds een verkeersgeografisch geïsoleerd gebied ten opzichte van de autosnelwegendriehoek gevormd door de E3, de E5 en de A17. Nogtans, reeds in de vijftienjarenplannen 1971-1975 en 1976-1980 was de verbreding en de aanpassing van de rijksweg 66 Tielt-Deinze-E3 en de rijksweg 299 Tielt-Aalter-E5 opgenomen. Tot op heden, bijna 10 jaar later, is van dit alles niets gerealiseerd ondanks het geregeld aandringen ofwel rechtstreeks bij de voorgangers van de minister ofwel ter gelegenheid van de bespreking van de begroting van Openbare Werken, zowel in de Kamer als in de Senaat. Het arrondissement Tielt vraagt opnieuw, terecht en voor de zoveelste maal, wanneer uiteindelijk kan worden verwacht: ten eerste, de verbetering en de verbreding van de verbinding Tielt-Deinze-E3. Ten tweede, de verbetering, de verbreding en de rechtstrekking van de weg Tielt-Ruiselede-Aalter-E5. Ten derde, de oprit op de A17 te Ardoio en de verbetering, verbreding en rechtstrekking van de rijksweg 323 tussen Ardoio en Rijsseleinde, met name het kruispunt van de rijksweg 71 met rijksweg 323. Ten vierde, de rijksweg 772 Ingelmunster-Wielsbeke-Waregem-E3. Ten vijfde, de oprit op de A17 te Lichtervelde en de overbrugging van spoorlijnen 73 en 66 eveneens te Lichtervelde. Ten zesde, de aanleg van fietspaden langs de rijkswegen 299 Tielt-Ruiselede-Aalter en 66 Tielt-Wingene-Zwevezele.

De verbetering en verbreding van de verbinding Tielt-Deinze-E5 is er nodig voor een vlotte verbinding tussen Tielt en de E3 te Deinze langs de rijksweg 660, en dit met inbegrip van de zuidelijke ring rond Tielt ter ontsluiting van de industriezone zuid. Deze weg is de enige efficiënte ontsluiting van het Tielts naar de E3 richting Gent, Antwerpen, Brussel.

De Tielts industrieterreinen kunnen slechts economisch worden geëxploiteerd indien een verbinding met de E3 tot stand kan worden gebracht. Het realiseren van het zuidelijk gedeelte van de ring rond Tielt is hierbij hoogst noodzakelijk voor de aan- en de afvoer ten gunste van de bedrijven op het industrieterrein zuid.

De ring rond Ruiselede en hieraan gekoppeld de verbetering, rechtstrekking en verbreding van de weg Tielt-Ruiselede-Aalter-E5 is met zijn bochtenrijk verloop verkeers technisch onaangepast en dient te worden omgebouwd om het oosten van de provincie West-Vlaanderen en het noorden van het arrondissement Tielt te ontsluiten naar de E5.

De reeds zo lang ingeschreven omlegging te Ruiselede zou op korte termijn als eerste fase moeten kunnen worden uitgevoerd. Voór tien jaar reeds zijn hiertoe ontgeningen gebeurd en het tracé van de nieuwe weg is in het gewestplan opgenomen.

Deze verbinding is voor de streek van Tielt van groot belang om een vlugge en goede verbinding te bekomen met de in expansie zijnde haven van Zeebrugge. In het belang van de regio Tielt zou deze weg dringend moeten worden rechtgetrokken, aangepast en verbreed.

De oprit op de A17 te Ardoio en de verbetering, verbreding en rechtstrekking van de rijksweg 323 tussen Ardoio en Ruiselede en het kruispunt rijksweg 71-riksweg 323, zijn voor de streek van Tielt van belang gezien deze weg de toegang moet verlenen tot de A17 voor de verbinding naar Noord-Frankrijk en de kust, maar meteen ook naar Roeselare.

Voor deze ontsluiting naar de A17 bestaat terecht de vrees dat binnenkort de A17 in gebruik zal zijn genomen over zijn gehele lengte en dat er voor de regio Tielt geen aansluitingsmogelijkheid zal zijn op de op- en afrit, die het mogelijk moet maken in betrekkelijk korte tijd de A17 te bereiken.

Deze weg is eveneens van belang voor de streek van Roeselare. Het is trouwens een schakel in de verbinding Roeselare-Tielt-Gent. De gedane en aan de gang zijnde investeringen zullen slechts ten volle hun nut hebben mits de weg richting Gent verder wordt afgewerkt, namelijk de rijksweg 66 en de rijksweg 299, waarover wij het reeds hadden. Deze beide wegen zijn van groot belang voor de economische

ontwikkeling van het arrondissement Tielt en voor het bereiken op een vlugge manier van het binnenland via Gent-Antwerpen-Brussel.

De rijksweg 772 Ingelmunster-Wielsbeke-Waregem-E3 moet een dringende ontsluiting verzekeren van de bestaande industriegebieden die zich verder ontwikkelen langs het kanaal Roeselare-Ooigem.

Het huidige plaatselijk verkeer op de rijksweg 57 is er zowel het moeilijkst en het drukst als het zwaarst, gezien de aard en het aantal van de bedrijven alsmede de huidige toestand van het wegennet.

De afvoer van de E3 over Waregem alleen telt reeds zeven verkeerslichten. Daarom worden er op de cruciale punten, de vijf dorpskommen Ingelmunster, Oostrozebeke, Wielsbeke, Sint-Baafs-Vijve en Sint-Eloois-Vijve, waar het verkeer door moet, geen verkeerslichten meer geplaatst. Het is wenselijk dat een veilige en snelle verbinding met minder verkeerslichten tot stand zou komen.

Ook te Lichtervelde is of was een oprit op de A17 gepland die het noorden van het arrondissement Tielt toegang moest verlenen tot de autosnelweg. Meteen zou de ring om Lichtervelde worden gerealiseerd samen met de overbrugging over de spoorlijn 73 Brussel-De Panne en 66 Brugge-Kortrijk. Ongeveer 100 maal per dag wordt nu het verkeer gehinderd door de gesloten overweg. Een dringende oplossing is hier zeker gewenst.

Tot slot nog enkele woorden over de aan te leggen fietspaden.

Enkele jaren terug gaf uw voorganger, minister Chabert, aan een jongerengroep «De Torenvalk» de verzekering dat zo snel mogelijk de vereiste en hoogst noodzakelijke fietspaden zouden worden aangelegd langs de zeer gevaarlijke wegen Tielt-Ruiselede-Aalter en Tielt-Wingene-Zwevezele. Deze wegen worden druk gebruikt door vooral de vele jonge fietsers die te Tielt onderwijs volgen. Tielt is trouwens een scholencentrum dat in het middelbaar onderwijs alleen al niet minder dan 6 000 leerlingen telt.

Omwille van het bochtenrijk parcours van de diverse smalle rijkswegen, is het veiligheidshalve hoogst noodzakelijk dat samen met de verbetering en de verbreding van genoemde wegen, ook losliggende fietspaden zouden worden aangelegd ten einde de verkeersveiligheid van de vele jonge en ook volwassen fietsers te verzekeren.

Tot daar, mijnheer de minister, het lijstje van de openbare werken waarvoor wij uw volledige aandacht vragen. Het is niet de eerste maal dat wij zulks doen. Het gaat om de verdere ontsluiting van het arrondissement Roeselare en in het bijzonder om de zo noodzakelijke ontsluiting van het arrondissement Tielt. Tielt, alhoewel ingesloten door drie autosnelwegen, namelijk de E3, de E5 en de A17, is moeizaam bereikbaar, zodat het soms meer tijd vergt om de autosnelweg te bereiken dan om over de autosnelweg Brussel of Antwerpen te bereiken.

Mijnheer de minister, graag zouden wij vernemen wat wij inzake verbeteringen mogen verwachten en wanneer uiteindelijk een oplossing voor de gestelde problemen in het zicht zal zijn. *(Applaus op de banken van de meerderheid.)*

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

M. Lepaffe. — Monsieur le Président, chers collègues, je voudrais rendre hommage à la bonne volonté du ministre des Travaux publics. Dans les milieux qui s'intéressent aux travaux publics, on a attaché beaucoup d'importance à l'effort que vous avez accompli pour engager presque tout le programme de crédits disponibles pour 1982. Je sais que cet engagement s'est opéré pour une part dans les derniers mois de l'année mais comme vous avez pris l'engagement de mieux étaler les travaux publics en 1983, j'estime qu'un progrès certain a été réalisé.

Tout en appréciant la clarté et la précision du rapport, j'en félicite son auteur. Je fais une réserve à son auteur qui vient de nous déclarer qu'il était partisan de louer des bâtiments plutôt que de les construire. Lorsqu'il s'agit de regrouper les services de l'Etat, construire, en tout cas pour la Région bruxelloise, est la solution la moins onéreuse quand on sait que les loyers payés très souvent à l'intermédiaire de sociétés étrangères, sont excessivement élevés.

Les estimations actuelles en matière de programme autoroutier 1983, me semblent optimistes, l'étalement des travaux dont on parle ne permettra pas de respecter vos projets.

A côté de la bonne volonté d'un homme se situe l'inquiétude dues aux conditions générales dans lesquelles évoluent actuellement nos travaux publics. Les appels au secours y sont de plus en plus inquiétants. La situation est de plus en plus dramatique. Elle est ressentie au niveau du gouvernement, des investissements, des pouvoirs locaux et du logement social.

Nos entrepreneurs sont en général spécialisés et leur situation est tragique. Ceux qui sont spécialisés dans la construction de logements sociaux sont placés dans une situation catastrophique. Les logements construits sont tombés de douze mille à deux mille par an parce que les sociétés de logements sociaux sont contraintes d'utiliser leurs fonds pour apurer des charges financières extrêmement lourdes. Il en résulte que ces entrepreneurs qui pratiquaient des prix compétitifs parce qu'ils s'étaient spécialisés, doivent se reconvertir dans des délais qui risquent d'être fort courts. Ils se trouvent dans des situations fort difficiles, ce qui explique le nombre de faillites et ce qui est plus inquiétant, un certain accroissement des demandes de concordat, en ce début 1983.

De plus, on n'arrive plus à rénover et à améliorer les logements. Je sais que souvent, on peut faire dans ce débat, la confusion entre travaux publics et privés. Dans votre exposé introductif, probablement parce que vous êtes aussi ministre des Classes moyennes, vous avez été obligé, sur le plan des incitations fiscales, à regrouper les problèmes.

Si le privé n'achète pas ou ne construit pas, tous ces entrepreneurs, qui réalisent des travaux publics et privés — à l'exception des entrepreneurs qui sont fort spécialisés — sont dans une situation délicate.

Cette situation risque d'entraîner, au second degré, par manque de travaux, une forme de taudisation de notre parc d'habitations, qu'il convient d'éviter.

Dans une réunion professionnelle, au cours d'une de vos interventions, vous avez conseillé aux plus grands entrepreneurs du pays d'exporter et de se placer sur le marché mondial. Je crois que c'est, en effet, une des solutions possibles. Toutes les formes de reconversion méritent d'être étudiées. Il est évident que je n'ai pas toujours les mêmes opinions que les écologistes dans certains domaines, mais on peut néanmoins s'entendre sur le genre de travaux qu'on effectuerait dans le but d'améliorer la qualité de la vie notamment dans le tiers monde. Mais nous connaissons également un risque très grave qui provoque l'inquiétude : c'est le bradage des prix.

Un soumissionnaire met tout le monde en péril, s'il est triqué ou s'il éprouve le sentiment qu'à très courte échéance il doit trouver de l'ouvrage. Son prix bradé va sans doute accélérer sa déchéance. Le maître de l'ouvrage qui devra reprendre les travaux, va sans doute se trouver dans une situation de prix plus élevés puisqu'il doit tenir compte de la différence entre le prix de la nouvelle adjudication et celui de l'ancienne et qu'on sait très bien que, contrairement aux textes légaux, ce n'est incontestablement pas le premier soumissionnaire qui aura les moyens de payer la différence. Ce sont des situations dangereuses contre lesquelles il faut absolument se prémunir.

Quand on voit que l'attrait du placement immobilier a diminué, que le chômage est décourageant, que les barèmes fiscaux et les contributions diverses sont indexées alors que les salaires et les traitements ne le sont pas, que la marge du privé a fortement diminué, au vu de tout cela on se rend compte qu'il est temps de trouver d'autres solutions.

Ce qui me frappe d'ailleurs le plus dans tous ces investissements, c'est de constater qu'on a sans doute tort dans ce pays — j'en viens maintenant petit à petit aux mesures qu'il faudrait envisager de prendre — de voir tout à travers des cloisonnements qui sont des cloisonnements administratifs.

En effet, on bloque pratiquement les possibilités qui vous seraient offertes, même en tant que ministre des Travaux publics, d'avoir des budgets plus considérables par un cloisonnement typiquement budgétaire. On aurait pu attendre tout autre chose dans la mesure où l'on sait quand même que dès que la construction va mal, — et on le voit dans la diminution du produit national brut — l'économie générale en souffre immédiatement. Tout le monde le dit. Tous les partis politiques pratiquement ont sorti récemment des plate-formes; je songe à celles du SP et du PS ainsi qu'aux propositions du PRL et du PSC. C'est presque une adjudication publique, avec surenchère, où chacun veut donner ses solutions. Ces dernières comportent presque toutes au départ des incitants fiscaux. Mais on sent très bien que si on demande au ministre des Travaux publics en tant que tel, de réaliser à lui tout seul ces incitants fiscaux et ces fonds de tirage qu'on lui propose, et d'envisager ces solutions, dont certaines sont très intelligentes, je songe à l'initiative de la Région flamande en matière d'assurance des revenus de ceux qui veulent construire contre une perte d'emploi, on a l'impression que les cloisonnements bloquent ces bonnes solutions.

Un exemple est très clair dans le domaine même des Travaux publics. Nous en sommes à l'étude des économies d'énergie.

L'isolation thermique est, dans ce domaine, un facteur extrêmement important. Tous les spécialistes disent que des milliers d'emplois peuvent être créés, dans un avenir assez rapproché, dans ce seul secteur. C'est un secteur d'économie dans la mesure où l'on vise une utilisation rationnelle de l'énergie.

On constate avec tristesse que ce sont des problèmes de cloisonnement budgétaire qui empêchent, par exemple, certains pouvoirs de tutelle d'utiliser leur budget chauffage à des travaux d'isolement thermique. Dans les écoles ou les habitations sociales, à cause de problèmes techniques comptables, on gaspille de millions qu'on pourrait très utilement utiliser dans le secteur de l'emploi tout en économisant l'énergie.

De même, à chaque fois qu'on déclare que la pratique des incitants fiscaux coûterait trop cher, on semble négliger totalement la comparaison entre le coût du chômage et celui des incitants fiscaux. En fait, il s'agit finalement de deux comptabilités séparées.

De nombreuses études ont été publiées, notamment par la chambre de commerce, dans des revues comme *Le Marché* ou *La Construction* pour démontrer qu'à chaque fois qu'on construit pour les travaux publics, si l'on fait la différence entre le coût de la construction et de ses accessoires et le coût des salaires du personnel remis au travail, on arrive finalement à une ardoise positive.

Alors, pourquoi toujours cloisonner et compartimenter? Comme je l'ai dit lors d'une intervention précédente dans la discussion du budget des Travaux publics, on s'adresse automatiquement à vous, monsieur le ministre, mais on pourrait également s'adresser au ministre des Finances ou au Premier ministre ou encore à d'autres ministres compétents en cette matière. En tout cas, le cloisonnement empêche d'arriver à des réalisations concrètes qui pourraient être extrêmement positives.

L'austérité est une chose, mais l'OCDE dit quand même, et à juste titre, que la politique de simple austérité peut conduire à un étranglement. J'ai l'impression, monsieur le ministre, que dans le domaine qui est le vôtre, c'est à cet étranglement qu'on vous conduit. En effet, je ne mets pas en cause, dans des problèmes aussi graves, la responsabilité d'un ministre pris séparément. Avant ce qu'on a appelé le grand choc pétrolier, il était de doctrine qu'il fallait maintenir l'équilibre du budget ordinaire mais que, pour la bonne marche de l'économie du pays, il fallait supporter un certain endettement et un déséquilibre au budget extraordinaire. On y a tout à fait renoncé, parce qu'on a paniqué devant le choc pétrolier. On constate maintenant que le coût du chômage est infiniment plus lourd et bloque les investissements qui rendraient possible la remise au travail de certains travailleurs.

Nous nous trouvons devant la spirale infernale.

Je pense qu'on doit vous aider, monsieur le ministre, et c'est un domaine où tous les partis doivent s'accorder. Tout le monde dans ce Parlement est d'accord pour dire, sans qu'il soit question de majorité ou d'opposition, qu'il est indispensable de supprimer les charges si l'on veut permettre d'investir au maximum.

On peut constater une demande généralisée tendant à la déductibilité des impôts et à la diminution de la TVA. Il y aurait peut-être moyen d'arriver à cela, mais il faudrait réunir les hommes compétents en cette matière, qu'ils soient parlementaires ou non. Cette concertation devrait être, disons le, moins «décourageante» que celle qu'on mène actuellement dans le secteur de la construction. Comme beaucoup d'entre vous, sans doute, j'ai suivi les avatars de la fameuse table ronde de la construction. On a vu les retards apportés à ses discussions et l'on connaît le coût des retards en termes de faillite et de situations difficiles des entreprises.

La première réunion n'a eu qu'un effet, extrêmement faible: on a déclaré que la TVA serait sans doute maintenue à 6 p.c. Toutes les autres mesures proposées n'ont pas encore été discutées. Elles le seront probablement à la réunion qui doit avoir lieu cette semaine. Si cette discussion n'intervenait pas, la situation deviendrait tout à fait dramatique.

Il existe cependant de nombreux moyens d'encourager la construction. Je ne citerai que deux exemples. On parle de la difficulté qu'éprouvent les jeunes ménages à construire leur habitation, des problèmes qu'on rencontre pour la construction des écoles. Pourquoi ne pas songer de temps à autre au fameux «domaine public»? Pourquoi ne pas mettre les terrains publics sur lesquels les communes n'ont plus les moyens de construire à la disposition des entreprises de construction? On pourrait prévoir un bail emphytéotique, permettre de différer le paiement du terrain ou l'assortir de grandes facilités. Par de tels gestes, on permettrait à de nombreux constructeurs de retrouver du travail. On dégagerait

momentanément les jeunes ménages du souci d'acquérir le terrain en leur permettant d'acheter d'abord l'habitation.

Automatiquement, on aurait fait des progrès considérables.

On peut aussi, pour éviter les doubles emplois — et cela a été l'occasion d'un dialogue assez acerbe entre la conférence des bourgmestres de Bruxelles et le ministre des Travaux publics — non pas, comme on l'a cru, procéder à un déplacement d'enveloppes, dont le résultat serait de payer les traitements en retard mais, après concertation, choisir les travaux qui serviraient utilement l'intérêt économique tant du ministère que des communes. Prenons un exemple. Il est des communes qui n'ont plus les moyens de construire des écoles, mais à qui on proposera peut-être la création de voies d'accès dont elles se soucient moins. Si une concertation pouvait avoir lieu, le ministre des Travaux publics serait certainement d'accord pour reconnaître l'utilité prioritaire de l'école.

Autrement dit, des moyens existent pour améliorer la situation dans le secteur de la construction.

Je pense aussi aux simplifications administratives dont on parle beaucoup, mais qu'on ne voit pas venir.

J'ai essayé récemment de comprendre la réponse à une question parlementaire qui avait été posée par un de nos collègues de la Chambre en ce qui concerne les différents taux de la TVA.

Monsieur le ministre, vous qui êtes aussi un ardent défenseur des classes moyennes, mettez-vous à la place du petit entrepreneur en butte aux difficultés inhérentes aux différents taux de TVA en vigueur dans le secteur de la construction. Pensez au nombre d'heures qu'il consacre aux tâches administratives et qu'il pourrait utiliser pour défendre la rentabilité de son entreprise. Comment pouvez-vous évaluer cette perte de temps? Pourquoi ne pas chercher à simplifier? Pourquoi ne pas faciliter les contacts? Pourquoi ne pas limiter les diverses opérations? On a suffisamment dit que, dans notre pays ou dans nos régions, aucun dossier de construction ne pouvait plus être établi sans un nombre innombrable d'opérations. Il serait si simple d'unifier les taux.

Je sais que la Kredietbank, la chambre de commerce et d'autres organismes ont déclaré qu'on pouvait escompter une légère amélioration de la situation. Ils se trompaient parfois, dans la mesure où l'amélioration constatée dans le domaine des immeubles non résidentiels était factice, puisque si la quantité augmentait, le volume en diminuait. Il faut aussi tenir compte de ce genre de notion.

Mais, — et ce sera ma conclusion, monsieur le ministre — si l'on pouvait coordonner constamment le travail quotidien des responsables de ces problèmes, si cette table ronde devenait une réalité quotidienne, si les barrières administratives pouvaient être levées, si les cloisonnements budgétaires pouvaient être diminués, alors et alors seulement, on arriverait à ce qu'on pourrait appeler une aide économique d'urgence, au même titre que l'aide médicale urgente, aux travaux publics et à la construction en général.

Il est, en effet, des cas où si le médecin ne se précipite pas auprès du malade et s'il ne lui accorde pas des soins intensifs, continus et coordonnés, le malade meurt, même si on a lutté. Je ne voudrais pas que cela arrive à ceux qui, dans ce pays, s'occupent de travaux publics ou de travaux privés. Le redressement de la situation ne sera possible que grâce à un travail constant et quotidien de coordination de toutes les bonnes volontés. (*Applaudissements sur les bancs du FDF.*)

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

De heer De Bondt. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, naar aanleiding van de bespreking van de begroting van Openbare Werken wou ik graag een aantal dingen zeggen met betrekking tot uw beleid als minister van Openbare Werken in de afgelopen periode. Het werk van onze ministers in de huidige regering heeft een bijzondere dimensie omdat de regering klaarblijkelijk geplaatst is voor taken en verantwoordelijkheden die gewoonlijk niet de verantwoordelijkheden zijn van een regering. Vandaar dat wij de mogelijke kritiek spontaan matigen en een aantal zaken die wij graag onder de aandacht zouden brengen voorlopig terzijde laten.

Ik wil mij echter bepalen tot twee onderwerpen, die typisch tot de verantwoordelijkheid behoren van de minister van Openbare Werken. Het eerste punt omdat u er zich op een positieve wijze heeft mee ingelaten en het tweede punt omdat u er zich op een negatieve wijze heeft mee ingelaten. Het eerste punt heeft betrekking op de Liefkenshoekunnel en het tweede over de stormstuw te Oosterweel.

Wat betreft de Liefkenshoek zou, indien ik goed ben ingelicht, mijnheer de minister, het Ministerieel Comité voor economische en sociale coördinatie op uw voorstel op 9 juni jongstleden een beslissing hebben willen nemen waarbij wordt overgegaan, onder bepaalde omstandigheden waarbij ik een ogenblik wil blijven stilstaan, tot de bouw van een tunnel voor het wegvervoer onder de Schelde ter hoogte van Liefkenshoek. Het Ministerieel Comité heeft u niet kunnen volgen daar waar u voorstelde deze tunnel ook te voorzien van een spoorweg.

U wil deze werken tot stand brengen op een originele manier. U zou namelijk eerst navraag doen bij de gegadigden en vervolgens onder beding van een aantal voorwaarden een concessionaris aanwijzen die door de minister van Openbare Werken zou kunnen worden belast met de werken voor zover dat die de studie, het ontwerp, de plannen voor uitvoering en de plannen voor exploitatie oplevert. De werken zouden vier jaar mogen in beslag nemen en de exploitatie zou zich over een periode van 30 jaar uitstrekken.

De concessiehouder zou niet alleen voor de financiering van de investeringen moeten instaan en uit de exploitatie het rendement putten van het geïnvesteerde kapitaal.

Dit is een methode van werken waarover uw voorganger reeds gedachten heeft ontwikkeld en die u als werkwijze heeft overgenomen. Het is ook overeengekomen dat de concessionaris in heel deze operatie voor het zich verschaffen van de nodige investeringsmiddelen, onder geen enkel beding enige waarborg van de Staat zal bekomen. Hij moet zelf instaan voor de goede afloop van de werken, niet alleen op burgerlijk bouwkundig gebied, maar ook op financieel gebied en op het vlak van een gezonde exploitatie gedurende een periode van dertig jaar. Deze periode zou kunnen variëren op voorstel van de potentiële concessiehouder. Het zal aan u toekomen uiteindelijk te oordelen welke ingeschrevene u deze exploitatie en concessie gunt.

Een tweede deel van uw beslissing, dat ten laste valt van de begroting van Openbare Werken, bestaat in het tot stand brengen van in- en uitritten voor deze dubbele tunnel zowel aan de kant van Antwerpen als aan de kant van het Land van Waas. Er moet op de eerste plaats een wegencomplex worden gebouwd tussen de ingang van de tunnel langs de kant van Liefkenshoek en de expresweg Antwerpen-Gent, te weten de rijksweg 617. In tweede orde moet er een aansluiting worden gemaakt tussen de rijksweg 617 en de E3, dit wil zeggen het noordwestelijke gedeelte van wat men vroeger «de grote ring rond Antwerpen» noemde.

De kosten voor het gedeelte van de werken in het industriegebied van Antwerpen en van de linkeroever zullen 2,2 miljard bedragen en die voor het gedeelte tussen de rijksweg 617 en de E3, 2,8 miljard. Deze werken zouden worden uitgevoerd tijdens de periode van constructie van de tunnel zodat de tunnel, die door de concessiehouder geleverd wordt aan Openbare Werken, onmiddellijk zal kunnen worden aangewend.

Mijnheer de minister, mag ik zo vrij zijn enkele opmerkingen dienaangaande te maken. In het verleden heeft uw departement voor de Liefkenshoektunnel in opeenvolgende stadia plannen gemaakt die zo ver werden doorgedreven dat zij tot een gehele bundel hebben geleid die aanbestedingsklaar was. Gaat hier niet een grote inspanning, die toch heel wat geld heeft gekost aan de gemeenschap, verloren vermits volgens de genomen beslissing de kandidaat-concessiehouders zelf voor de studie en het ontwerp moeten instaan? Zal uw departement de bestaande plannen ter beschikking stellen en zullen de potentiële concessiehouders een vergoeding moeten betalen voor het verkrijgen van deze plannen?

Mijnheer de minister, ik zie met belangstelling, maar toch sceptisch uit naar potentiële concessionarissen. U bent natuurlijk beter ingelicht dan ik. Ik neem aan dat u vooraf de markt heeft afgetast en deze beslissing niet aan de Ministerraad heeft voorgelegd zonder te weten of er aannemers, gesteund door financiële instellingen, zijn die belangstelling hebben voor deze werken. Anders zouden uw inspanningen en deze van uw voorganger nutteloos zijn. Dit alles neemt niet weg dat ik toch met veel belangstelling uitkijk naar deze concessiehouders.

Ik wilde nog iets zeggen met betrekking tot het aan te leggen wegencomplex.

Op het vlak van wegeninfrastructuur heeft het Land van Waas en het Antwerpse haven- en industriegebied reeds zodanige potentialiteiten dat ik niet goed inzie waarom nu een gedeelte van deze grote ring moet worden gebouwd. Vooral het gedeelte tussen de rijksweg 617 en de E3 is mijns inziens niet verantwoord. Dat is een eigenaardig tracé, dat weliswaar voorkomt op het gewestplan. Dat zal ik niet ontkennen, maar wij hebben ons daartegen indertijd verzet. Het mocht echter niet baten. Het zuidelijk gedeelte van de

grote ring over de Schelde is van het gewestplan verdwenen. Het gedeelte tussen de rijksweg 617 en de E3 bedraagt tien kilometer en is een zeer nadelig tracé qua afstand. Het gedeelte van de grote ring dat door het industriegebied gaat en ook nog een tunnel bevat onder het grote havendok van de linkeroever en dat uitmondt op de rijksweg Antwerpen-Zee kust is vanzelfsprekend zinvol en onvermijdelijk, maar dat mondt uit op de rijksweg 617 die tot op dat punt vertrekkende van Antwerpen, behalve de plaats die ik gemakshalve Polysar zal noemen, reeds het karakter van een autosnelweg heeft. Het volstaat het verkeer komende van de Liefkenshoektunnel dat verder de E3 zal gebruiken in de richting van de rest van het land, het aansluitingscomplex te laten gebruiken ter hoogte van Antwerpen-Linkeroever. Het is u bekend dat er daar een zeer goed uitgerust aansluitingscomplex is van wegen langs de E3 op het linker-Scheldeoevergebied. Mocht deze aansluiting door de technici van uw departement niet als de meest geschikte worden gezien, dan suggereer ik de aansluiting richting Frankrijk te laten geschieden langs rijksweg 617 in de richting van het Gentse industriegebied omdat dit gebied ook aangesloten is op de E3. Bovendien zal het aantal kunstwerken, nodig tussen het industriegebied «Linkeroever» op de rijksweg 617 tot aan de aftakking E3 Gent-Zeehaven die de rijksweg 617 raakt, beperkt zijn om aan deze expresweg het karakter van autosnelweg te geven. Het zal de veiligheid in de streek in de hand werken. Dergelijke werken werden ook uitgevoerd aan de A12 tussen Brussel-Boom-Antwerpen. U hebt, mijnheer de minister, deze expresweg geleidelijk omgezet in een autosnelweg door progressief een aantal kunstwerken te laten uitvoeren.

Mijnheer de minister, op het ogenblik heerst er in onze streek vooral in de gemeente Beveren een enorme beroering omtrent de aanleg van dit stuk grote ring tussen de rijksweg 617 en de E3. De gemeente Beveren, die sinds de fusie een achttal gemeenten omvat en een grote verantwoordelijkheid draagt in de maritieme en industriële ontwikkeling van de linkeroever, kan het niet appreciëren dat dit stuk weg zou worden aangelegd omdat zij reeds zo een zware tol aan de industrialisatie en wat er bijkomt heeft betaald. Bovendien bespaart u door de niet-uitvoering 2,8 miljard.

Voor dat kleine stukje grote ring heb ik nog verschillende andere alternatieven die u moeten toelaten de verkeersafwikkeling te laten geschieden, even vloeiend, met dezelfde beschutting, en gebruikmakend van dezelfde categorie van wegenis, wat toch de bedoeling is, en waarvoor waarschijnlijk heel wat minder dan 2,8 miljard nodig zal zijn.

Tussen de afrit Kruibeke van de E3 en de rijksweg 617, ligt wat wij noemen de «Krijgsbaan» zoals die weg op uw departement ook wel bekend zal zijn. Daar is een weg in aanbouw, ingeschreven op uw begroting, met het karakter van expresweg. In de plannen van uw departement is de aansluiting op rijksweg 617 reeds een aansluiting van het type autosnelweg. Men moet in elk geval vermijden dat nog eens een stuk autosnelweg moet worden gebouwd waardoor ten minste 2 of 3 deelgemeenten van Beveren verloren op hun kop worden gezet, honderd hectare goede grond verloren gaat, tientallen landbouwbedrijven bedreigd worden enzovoort. Ik kan nu al aanvoelen dat het verzet tegen een dergelijk kunstwerk zeer scherp zal zijn in de streek, en zelfs zo scherp dat het mij niet gegeven zal zijn u in deze aangelegenheid te volgen.

Mijnheer de minister, het is beter dat ik u tijdig, voor de mensen zich onnodig opwinden, de wenk geef naar een andere oplossing uit te kijken, waarmee u hetzelfde doel kunt bereiken en daarbij nog grote besparingen kunt doen op de investeringen. Mijn goede collega Vannieuwenhuyze pleit hier al zoveel jaren voor het uitvoeren van een aantal eenvoudige maar noodzakelijke werken in zijn streek. Ik heb vroeger de gelegenheid gehad een bezoek te brengen aan de plaatsen waarop hij vanop deze tribune de aandacht heeft gevestigd. U zoudt ons een groot plezier doen wanneer, als resultaat van mijn uiteenzetting, die 2,8 miljard zouden kunnen worden gebruikt voor een aantal andere prioritaire werken.

Als het van mij afhangt, komt dat stuk van de grote ring er niet. Ik zal u en uw opvolgers met alle overtuigingskracht en alle argumenten waarover ik beschik, trachten diets te maken dat dit niet hoeft.

Mijnheer de minister, ik heb te veel vertrouwen in u om u direct zwaar aan te vallen. Laat dit eens rustig bekijken door uw medewerkers. U hebt gezegd dat in de toekomst een kosten-batenanalyse moet worden gemaakt voor grote werken. We moeten de mogelijke en voor de hand liggende alternatieven eens samen bekijken. Volgens mij is de beslissing aan het ministerieel comité voorgelegd, gedeeltelijk ingegeven door de verworven snelheid, want ze was getekend op het gewestplan, en lag voor de hand. Het Parlement en de verkozenen van het volk zijn er echter om de

minister erop te wijzen als er iets op het getouw staat dat niet meer van deze tijd is.

Ik vertrouw er volledig op, mijnheer de minister, dat u op deze wenk zult ingaan, een ernstig onderzoek verrichten, ons raadplegen, en ons de uitslag van het onderzoek zult meedelen vooraleer u een definitieve beslissing neemt. Wij kunnen dat dan nog eens verder onderzoeken.

Ik zie mevrouw Maes, en ook de heer de Bruyne, die de streek goed kennen. Ik ben er zeker van dat ook anderen die vertrouwd zijn met de plaatselijke toestanden geen andere stelling zullen verdedigen dan de mijne.

Mevrouw N. Maes. — Mijnheer de Voorzitter, als u het mij toestaat wil ik nu reeds aan de minister en aan mijn collega's zeggen dat, indien ik nog in de gelegenheid ben om mij vanop de tribune aan te sluiten bij de mening van de heer De Bondt, dit zeker zal doen. Mocht ik de gelegenheid niet meer krijgen dan zeg ik nu reeds dat gans onze partij in de streek akkoord gaat met de stelling van de heer De Bondt.

De heer Van Ooteghem. — Alleen met die stelling! (*Gelach.*)

Mevrouw N. Maes. — Ik denk, mijnheer de minister, dat er over de partijen heen een grote consensus bestaat in het Waasland om u te helpen die miljarden te besparen. Dat moet toch welkom zijn.

Wij hebben nu reeds een zeer dicht netwerk van wegen naar Antwerpen, dat trouwens alsmat dichter wordt, zodat op de duur in het Waasland nog weinig open ruimten zullen openblijven. Het alternatief voorstel dat door de heer De Bondt werd uiteengezet, verdient dan ook nader te worden bekeken. Ik ben ervan overtuigd dat in deze tijd van schaarste elk voorstel in die richting moet worden onderzocht.

De heer De Bondt. — Dank u, mevrouw Maes.

Een tweede maatregel waarop u is teruggekomen, mijnheer de minister, betreft de stormstuw te Oosterweel. U heeft verklaard dat u die niet zal bouwen.

Ik moet u daarvoor ernstig terechtwijzen, mijnheer de minister. Dit is een zeer slechte beslissing. U of uw opvolgers zullen daarop moeten terugkomen. Ikzelf, verschillende collega's en mensen uit het betrokken milieu zullen ons het eerstvolgende jaar bijveren om u ervan te overtuigen dat u zich vergist. De veiligheid, niet alleen van Antwerpen, maar vooral van de achtergelegen gebieden kan alleen definitief worden verzekerd door een kunstwerk van het type stormstuw te Oosterweel. Om een lang verhaal kort te maken, zou ik zeggen dat men toch ook zijn brandverzekering niet opzegt omdat zijn woning niet afbrandt. Het probleem van het tot stand brengen van een kunstwerk dat ons moet beschermen tegen een onzekere gebeurtenis kan het best worden vergeleken met het nemen van een verzekering.

U heeft een korte samenvatting laten verspreiden van de multidisciplinaire studie die door uw voorganger was toevertrouwd aan bepaalde professoren van de universiteit van Leuven. Ik heb die samenvatting en ook het volledig dossier gelezen. Gelet op de omvang van het dossier zal u beseffen dat ik daar heel wat uren heb aan besteed. Het verspreiden van een samenvatting is niet de juiste manier om een studie terzijde te schuiven.

Een kunstwerk zoals de stormstuw te Oosterweel kan men niet bekijken vanuit het oogpunt van het economisch rendement. Het heeft immers geen economisch rendement, net als een verzekering tegen brandgevaar. Men doet het of men doet het niet omdat het een beveiliging biedt tegen een onzekere gebeurtenis waarvan de dimensies onvoorstelbaar groot kunnen zijn.

De waterbouwkundigen die bestendig de opeenvolgende waterstanden bestuderen en de evolutie nagaan van de invloed van werken zowel in eigen land als in de buurlanden op de waterstand, weten dat een stormstuw ter hoogte van Oosterweel niet kan worden vermeden. U beweert dat het mogelijk is een min of meer even grote veiligheid te verzekeren door het verlagen van dijken en het uitkiezen van passende overstromingsgebieden, maar andere deskundigen vertellen mij dat deze methode niet kan leiden tot een definitieve beveiliging. Bovendien zou bij een deel van de bevolking, dat veel ruimer is dan die enkele mensen wier uitzicht op de Schelde van op hun appartement zou worden geschaad door de bouw van een kunstwerk, groot verzet rijzen tegen deze beslissing. Laten wij daar echter vandaag ter gelegenheid van de bespreking van uw begroting niet langer bij blijven stilstaan, tenzij u straks zou komen verklaren dat u van mening is veranderd. Dit zou geen schande zijn, integendeel, het zou u sieren.

Ik verwacht dit niet. Ik kondig alleen ter gelegenheid van deze bespreking aan dat mijn vrienden en ik ons zorgvuldig, bestendig en hardnekkig zullen bezighouden met de stormstuw van Oosterweel. Zolang u minister is en u niet van idee verandert, zal u daarmee te maken hebben. Wanneer u niet tijdig van idee verandert, zal uw opvolger nog geplaagd zijn met ons aandringen.

Wij doen dit in het belang van de mensen. Wij weten dat het voor een minister in de huidige conjunctuur niet gemakkelijk is tot dergelijk werk te besluiten. Dat is niet spectaculair. Een minister laat liever werken uitvoeren die economisch renderend zijn. Maar uiteindelijk moet het naakte leven van mensen beschermd worden tegen een onzekere toekomst. Daar moeten wij iets voor over hebben. Dit werk kost 26 miljard, wat nog niet zoveel is, vooral niet wanneer wij dit bedrag vergelijken met de grote sommen waarover wij hier nog zullen horen om andere « veiligheids » in ons land te verzekeren! (*Applaus op verschillende banken.*)

Mevrouw N. Maes. — Zeer juist!

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

M. Bock. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, je voudrais limiter, pour l'essentiel, mon intervention aux autoroutes E9 et E40, et également sur l'urgence de mettre en place les transversales qui optimiseront leur existence.

Au préalable, nous voudrions féliciter le ministre des Travaux publics pour les mesures qu'il a prises, dès son entrée en charge, notamment la suppression des mesures de réduction des largeurs des autoroutes, encore en projet, ou pour certaines, déjà en cours de réalisation. Le maintien d'une largeur uniforme s'imposait pour l'exécution des travaux autoroutiers concernant les provinces de Liège, de Namur et de Luxembourg.

Nous le félicitons également pour sa seconde décision, portant les crédits de l'exercice en cours de 2,8 milliards à 3,3 milliards, ces crédits permettant une bonne réalisation du réseau autoroutier des provinces d'Ardenne et Meuse sortant celles-ci de l'isolement dans lequel elles se trouvaient auparavant.

Vous allez, monsieur le ministre, inaugurer très prochainement la mise en service effective des tronçons Harzé-Baraque de Fraiture et Ebly-Léglise.

Pouvons-nous encore insister pour que vous poursuiviez vos efforts pour terminer les autoroutes des Ardennes et pour que notamment, les crédits du programme triennal 1983-1984-1985, soient confirmés au montant de 9,2 milliards? Je souhaite aussi que les travaux restants de l'E9 et de l'E40 soient également poursuivis, c'est-à-dire que le reste des travaux de l'E40 et du tronçon commun E9-E40 soit adjugé dans sa totalité en 1984 et que ceux de l'E9 le soient en 1985.

Ainsi se résument les quelques suggestions qui ont pour but de mettre, enfin, nos provinces du Sud en liaison avec le cœur et les grands centres du pays et des pays voisins, sans oublier le port d'Anvers.

Vous avez déjà bien œuvré, monsieur le ministre. Nous vous en félicitons et vous remercions de poursuivre, avec le même bonheur, cette politique à la tête de votre département.

J'en viens aux transversales: pour ce qui concerne la première, qui relie l'E40 via la route Charlemagne-Barvaux-Durbuy, à la nationale 9, votre administration a déjà réalisé des efforts considérables, particulièrement pour le tronçon situé en province de Namur. Nous vous demandons de les poursuivre pareillement sur les territoires des provinces de Liège et de Luxembourg.

Pour la seconde, qui relie l'E9 à l'A27, entre la Baraque de Fraiture, Vielsam, Recht et Saint-Vith, un début de réalisation est en cours. Nous insistons pour que vous accélériez la conduite à terme de cette liaison.

Ma dernière demande concerne l'achèvement effectif du placement des barrières de sécurité et de l'éclairage de la N4 sur tout son trajet, travaux indispensables pour la sécurité des usagers. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer Geldolf. — Mijnheer de Voorzitter, il zou moeten uitgaan van het zeer degelijke verslag, waar wij op pagina 3, onder de drie imperatieven die de minister zich voorneemt te verwezenlijken, als tweede punt vinden: de groothedswaanzin en de niet-gerechvaardigde uitgaven vermijden.

Ik vind dat een zeer goed adagio, en de minister zal zich herinneren dat ik hem op een gegeven ogenblik in de commissie vragen heb gesteld, die men trouwens terugvindt op bladzijden 26 en volgende van het verslag, met betrekking tot de raamcontracten.

Ik heb in verband met de bestaande raamcontracten gevraagd, het totaalbedrag ervan mede te delen, welke raamcontracten in het vooruitzicht zijn gesteld en welke de filosofie is van dit soort contracten. De minister heeft geantwoord dat er drie in uitvoering zijn en dat een vierde raamcontract is gepland.

Indien we daarnaast de cijfers plaatsen, stellen we vast dat het in eerste orde gaat over de uitbouw van de haven van Zeebrugge, met een vastgelegd krediet van 34 miljard 461 miljoen, op 31 december 1982, en een nog vast te leggen bedrag, prijzenpeil 1983, van 27 miljard 900 miljoen, hetzij in totaal 62 miljard 361 miljoen.

Dat is natuurlijk het grootste aandeel. Daarbij komt nog de stormvloedkering Oosterweel, voor een geringer bedrag.

Ik doe opmerken — dat is ook het standpunt dat hier is vertolkt door de heer Egelméers — dat het wellicht nuttiger zou zijn in een kleine stuw ter bescherming van de Rupel te voorzien. Als voorbeeld van raamcontract wordt nog vermeld de overtoom Strépy-Bracquegnies.

Een andere opdracht van raamcontract wordt in uitzicht gesteld, namelijk de verbinding E5-E9 te Luik.

Dat strookt niet met wat vroeger werd gezegd. Men was van oordeel dat het uitzonderingen zouden zijn. De eerste maal liet men vermoeden dat het daarbij zou blijven. Intussen is het een systeem geworden, men houdt er niet mee op.

Wat de filosofie van de raamcontracten betreft, hebt u een aantal principes gegeven. Ik vermeld ze zoals ze in het verslag voorkomen. Het is een trouwe weergave van wat in de commissie is gezegd. Daarbij merk ik op — ik zal nog op de detailpunten terugkomen — dat men een eigenaardige zwenking aan het maken is. De filosofie van het raamcontract beantwoordt helemaal niet meer aan wat men bij de aanvang daarmee van plan was.

Ik lees hier verder:

« Zoals reeds bij vorige parlementaire vragen beklemtoond werd, kan de procedure van het raamcontract alleen worden aangewend bij uitzonderlijke kunstwerken wanneer er geen of weinig analoge voorbeelden bestaan. »

Ik blijf even stilstaan bij « geen of weinig analoge voorbeelden ». Ik heb destijds als lid van de Kamer van volksvertegenwoordigers een schriftelijke vraag gesteld, de dato 20 april 1978, aan de toenmalige minister van Openbare Werken. Die vraag luidde als volgt:

« In de loop der laatste jaren was herhaalde malen in parlementaire documenten en blijkbaar ook in juridische documenten sprake van het woord « raamcontract ».

Kan men mij meedelen:

1° In welke mate, hoe en sinds wanneer het begrip « raamcontract » in het Belgisch recht een aanvaard juridisch begrip is;

2° Wanneer en in welke omstandigheden het in ons land voor de eerste maal werd toegepast;

3° Steunt men zich hierbij op een bestaande wetgeving, of op genomen en dus nog niet gestemde ontwerpen van wet;

4° Kan men in artikel 12, § 2, 5°, van de wet van 4 maart 1963 de tekst « voor de kunst- of precisiewerken en voorwerpen, waarvan de uitvoering slechts kan worden toevertrouwd aan beproefde kunstenaars of technici », die klaarblijkelijk op aantal andere dingen slaat, als toepasselijk op havenwerken met miljaardenraming beschouwen;

De heer Bascour, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op

5° Een identieke vraag rijst voor artikel 12, § 2, 9°, van dezelfde wet, waarbij de onderhandse overeenkomst geoorloofd is, « wanneer de prijzen in feite onttrokken worden aan het normale spel van de mededinging »;

Dit was zeker niet de bedoeling van de wetgever van 1963, die dit artikel heeft verantwoord enkel en alleen om samenspanningen te bestrijden.

6° Indien men zich integendeel op artikel 3, § 2, van de wet van 4 maart 1963 zou beroepen, is men er zich dan van bewust dat dit betekent dat de Staat daardoor in feite afziet van zijn eigen mogelijkheden voor studie, prospectie en wetenschappelijk onderzoek

die in dergelijke aangelegenheid volledig aan de privé-sector worden overgelaten, wat in feite op een massale privatisering neerkomt? »

Dit ten 6° blijft vanzelfsprekend ten volle zijn betekenis behouden, te meer dat wij zien dat het niet bij dat ene geval is gebleven, maar dat men intussen al naar het vijfde voorbeeld gaat.

Nu kom ik tot het toenmalig antwoord. Ik laat alinea's weg, zowel uit de vraag als uit het antwoord, waar zij niet ter zake zijn. Het antwoord luidt:

« In antwoord op de door het geachte lid gestelde vragen, heb ik de eer hem te laten weten dat tot op heden slechts één raamcontract door het ministerie van Openbare Werken werd gesloten. »

Men blijkt er fier op te zijn. Er was er toen slechts één, maar intussen zijn er aardig wat bijgekomen. Ik lees verder het antwoord:

« Het betreft het contract voor het bouwen van een voorhaven (havendammen) te Zeebrugge, afgesloten op 14 september 1976 in akkoord met de Ministerraad van de voorgaande regering. »

Om het sluiten van dit contract te verantwoorden heeft men zich beroepen op « (...) 3° het artikel 12, § 2, 7°, (dringende behoefte). »

In het verslag van de heer De Seranno, in de tweede alinea van pagina 28, lees ik echter:

« De procedure van de raamopdracht is crisisongevoelig. De verantwoording ervan volgt duidelijk uit de uitzonderlijke aard van de werken, niet uit de omvang of de dringende aard ervan. » Vandaag wordt nu gezegd dat de dringende aard geen rol speelt. In 1978 daarentegen was men van mening dat men een paragraaf moest invoeren die wel sloeg op de dringende behoefte van de werken.

Mijnheer de minister, in uw antwoord, zoals het is vervat op bladzijde 27 van het verslag van de heer De Seranno, lezen we ook dat een van de motiveringen is « bij uitzonderlijke kunstwerken wanneer er geen of weinig analoge voorbeelden bestaan ».

De vraag die ik in 1978 heb gesteld aan de ministers van Openbare Werken, Binnenlandse Zaken, Justitie en aan de Eerste minister, heeft alleen aanleiding gegeven tot een antwoord van de minister van Openbare Werken. De anderen refereerden naar hun collega. Mijn vraag heb ik gesteld in april 1978, maar veel later op het jaar, namelijk in oktober 1978, heb ik dan nog een brief ontvangen van de toenmalige Eerste minister, de heer Tindemans, waarin hij zegt:

« Onder verwijzing naar de parlementaire vraag 57bis die u op 20 april 1978 hebt gesteld, heb ik de eer u hierbij een exemplaar te laten geworden van een nota betreffende de filosofie van het « raamcontract » die eerstdaags zal worden uitgedeeld aan de leden van de Senaatscommissie voor de Openbare Werken. »

We zijn hier dus al met de documenten in de Senaat beland. Ik ga dat hele document niet voorlezen, maar alleen een passage die volledig in contradictie is met de antwoord van de minister van Openbare Werken nu. Hij spreekt van « geen of weinig analoge voorbeelden ». In de toenmalige nota staat echter dat er toch een soort preselectie is onder degenen die aan dat raamcontract kunnen deelnemen.

Op het einde vinden wij dan het volgende:

« Het is duidelijk dat de selectiecriteria vooral steunen op de financiële en economische draagkracht en de technische bekwaamheid van de kandidaten, doch evenzeer op de referenties, betreffende de uitvoering of mede-uitvoering van gelijkaardige belangrijke opdrachten. »

Nu moet men mij eens zeggen hoe men een raamcontract kan opdragen, omdat er « geen analoge voorbeelden zijn », wanneer men als referentie om voor de preselectie in aanmerking te komen neemt dat de betrokken kandidaten « gelijkaardige belangrijke opdrachten moeten gekregen hebben. Dat lijkt mij fundamenteel in tegenstrijd. Op die punten zou ik graag antwoord krijgen, te meer, daar ik de indruk heb dat waakzaamheid tegenover de filosofie van het beginsel zelf van het raamcontract geboden is, in het licht van een van uw drie imperatieven: de grootheidswaanzin en de niet-gerechvaardigde uitgaven vermijden. »

Ik meen dat dit een belangrijk instrument is in verband met de filosofie van het raamcontract, waar geen controle of rem op staat, omdat men de mededinging volledig uitsluit. Dit moet toch eens grondig worden bekeken.

Wat juist zo ongezond is aan een raamcontract, wordt vermeld op bladzijde 27 van het verslag. Het is ook een innovatie, wanneer men zegt: « wanneer het volstrekt noodzakelijk is de verantwoordelijkheden van de projectontwikkelaar en van de uitvoerder in een enkele opdracht samen te brengen ».

Ook dat was destijds, als dusdanig, niet in de motivering vervat. Wat nu fundamenteel ongezond is — om concreet te zijn, aan het fameuze project Zeebrugge 1750 G, los van alle politieke beschouwingen —, is dat diegene die de studie maakt ook diegene is die uitvoert en dat degene die de studie maakt in zijn motivering alle mogelijke argumenten aanvoert om het project zo groot mogelijk te maken. Want, hoe groter het is, hoe meer hij achteraf ook zal uitvoeren. Dat is, ik herhaal het, fundamenteel ongezond. Niet alleen met betrekking tot Zeebrugge, maar ook wat andere projecten betreft, geldt dit principe.

Ik heb mij destijds ten gronde beziggehouden met al de studies die vooraf werden gemaakt met betrekking tot de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge. U herinnert zich misschien dat wij in de Kamer van volksvertegenwoordigers in 1978 de bespreking betreffende de begroting van Openbare Werken hebben stilgelegd, omdat ergens in voetnota's een hele reeks documenten stonden aangeduid die geen enkel lid van de commissie ooit te zien had gekregen. Wij hebben toen deze documenten laten aanrukken. Het was anderhalve meter papier. Dat was de reden waarom de discussie slechts weken later werd verder gezet. Wij ontdekten daarin dat juist degene die de studie deed, pleitte voor de grootste mogelijke uitbouw van die voorhaven. Uiteindelijk is het dat geworden, ondanks alle logenstraffingen op dat moment, én van de Eerste minister, én van de andere ministers, dat er geen plan was en dat 1 750 G niet bestond. Men loochende in feite het zonlicht. Vele jaren later, op 9 augustus 1980, de dag die wij in Antwerpen de zwarte zaterdag hebben genoemd, is bewezen dat dit plan wel bestond en dat het in essentie aanwezig was sinds 1978. Ik zal niet zeggen dat het in de eerste plaats de politici zijn, maar wel de administratie en zekere technici van Openbare Werken die hebben gezegevierd in samenwerking met die aannemers. Het moest zo groot mogelijk zijn, want dat kwam ook hen ten goede. Het was in hun belang dat de studie pleitte voor een zo groot mogelijke opdracht. Deze redenering is totaal verkeerd. In 1978 dierf men echter nog niet zo ver te gaan. In de nota waarover ik heb gesproken en die de toenmalige Eerste minister, de heer Tindemans, mij op 9 oktober 1978 had toegezonden, vindt men de volgende passus: «Verder is het niet mogelijk in het contract te bepalen welke onderdelen van de werken door de medecontractanten zelf zullen worden uitgevoerd en welke delen aan onderaannemers zullen worden toevertrouwd.» Deze voorzichtigheid die toen nog was ingebouwd, schijnt nu totaal verdwenen te zijn.

Ik kom nu tot bladzijde 69 van het verslag waar men handelt over de vragen die in de commissie werden gesteld over de LNG-terminal en Distrigaz. Ik ga daar vandaag niet over uitweiden. Wij zullen binnenkort hiertoe de gelegenheid hebben bij de bespreking van een ander ontwerp. Het antwoord dat u daar geeft is echter niet juist of op zijn minst niet genuanceerd. In de vierde alinea van bladzijde 69 beweert u dat de lengte en de vorm van de havendammen volgen uit hydraulische en nautische overwegingen en dat de aanleg van een LNG-bouwterrein in de voorhaven mogelijk was omdat de havendammen bepaalde afmetingen hebben, en niet omgekeerd. Dit is maar ten dele juist. Het zou ons echter veel te ver voeren indien wij dit in detail uit de doeken zouden doen. Er bestaan documenten in dit verband en u kan hierover ook informatie vinden in de Kamerverslagen over de toenmalige begrotingen.

De strekdammen die op een gegeven ogenblik boven water zijn gekomen en ineens 8,5 km voorhaven zijn geworden, waren aanvankelijk helemaal niet gepland, zeker niet in het compromis dat enkele jaren te voren tot stand was gebracht. Vooral de inplanting van de LNG-terminal, evenals van de munitieaadhaven aan de andere kant, waren op een gegeven moment wel van belang voor het bepalen van de lengte van de strekdammen. Er werd in dit verband een rapport gemaakt door buitenlandse experts dat alle mogelijke interpretaties toelaat. De werkelijkheid is echter niet zo eenvoudig. Het is niet zo dat de LNG-terminal daar toevallig is terechtgekomen en dat de lengte van de strekdammen daar niets mee te maken heeft. De werkelijkheid is iets genuanceerder.

Ik wil een waarschuwing richten met betrekking tot het gedeelte van bladzijde 69 van het verslag in verband met de investeringen te Zeebrugge. Het gaat hier over die fameuze zin waarvan collega Van Ooteghem terecht zegde dat hij zelfs twee keer is terug te vinden in het verslag. Dit is alleszins niet de schuld van de verslaggever. Op de bladzijde 69 en 70 toont men twee keer aan dat de vele investeringen voor Zeebrugge niet de verwachte resultaten opleveren.

Ik wilde echter in dit verband een andere opmerking maken. Men zegt in het verslag dat men het positieve effect van de supplementaire investeringen te Zeebrugge nog niet heeft kunnen vaststellen in het zeegoederenverkeer. Ik hoop dat deze uitspraak niet op dubbelzinnigheid of op naïfheid berust. Wij hebben altijd verdedigd

dat er nieuwe groeipolen mogen ontstaan op voorwaarde dat zij de bestaande groeipolen niet afbreken. Dat is het basisprincipe. Als men zegt dat er plaats is mits de nodige specialisatie wordt toegepast voor andere havens, die ook iets nieuws mogen doen, dan kan ik het begrijpen. Betekent wat onderaan bladzijde 69 en in de eerste alinea van bladzijde 70 staat echter niet dat men een trafiek wegneemt in één haven om hem aan een andere haven toe te kennen? Als dat het geval is, dan twijfel ik aan het «positief effect». Positief betekent dat men nergens iets wegneemt en dat er ergens iets bijkomt. In deze crisistijd schijnen sommigen nog in een toename van het zeegoederenverkeer te geloven, maar dat lijkt mij nogal denkbeeldig!

Nu kom ik tot bladzijde 71 van het verslag. Ik vind in dit verslag geen opmerking terug die ik in de commissie had gemaakt. Aangezien wij verplicht waren terzelfder tijd in verschillende commissies aanwezig te zijn, kon ik de lectruur niet bijwonen van dit verslag in de commissie. Op bladzijde 71, alinea 3, lees ik: «Een commissaris doet echter opmerken dat de achterhaven van Zeebrugge slechts 800 hectare groot is. Vergeleken met de havens van Gent en Antwerpen lijkt hier een onevenwichtigheid te bestaan; deze laatste stad heeft een havengebied van 6 000 hectare». Ik heb in de commissie gezegd en de verslaggever zal zich dat herinneren en de minister waarschijnlijk ook, dat men hier appels met citroenen vergelijkt. Destijds heb ik dit argument ook horen aanhalen op consultatievergaderingen in de Gerv door de vertegenwoordiger van de GOM West-Vlaanderen.

Dames en heren, het gaat niet op kaaimuren uit de tijd van Napoleon met kaaimuren bestemd voor containervervoer te vergelijken. Het havenareaal voor containerbehandeling is op dit moment in Zeebrugge zeer klein, maar ook in Antwerpen is dit niet groot. Het gaat dus om een vergelijking tussen 800 hectare en 6 000 hectare, maar om een vergelijking tussen zeer beperkte terreinen in de twee gevallen. Ik vond het nodig dit eens duidelijk te zeggen en dit had ook normalerwijze in het verslag vermeld moeten zijn. In dezelfde context wordt er over onevenwichtigheid gesproken. Ik weet niet waar men die onevenwichtigheid moet zoeken. Voor één haven ligt het echter allemaal vast. Er is niet meer aan te raken, crisis of geen crisis, besparingen of geen besparingen. Het gaat door, het is niet meer te stuiten. Ik lees op bladzijde 72 en 73 in verband met de Berendrechtshuis dat de minister erkent dat in het ontwerp van begroting 1983 geen kredieten zijn aangegeven met betrekking tot de voortzetting van de werken van de Berendrechtshuis. In het verslag lezen wij: «In het kader van diezelfde selectieve schijf werd voor 1983 een tweede tranche voorgesteld voor een bedrag van 1 740 miljoen frank. Nopens de toekenning van dit bedrag op de selectieve schijf werd op regeringsvlak nog geen beslissing genomen.» Is dat dan geen onevenwicht?

Nu kom ik tot de passage over de Liefkenshoek-tunnel. Over het aspect dat daarnet werd behandeld zal ik niet meer spreken. Intussen werd beslist, en dat was nog niet het geval toen de commissie vergaderde, dat de spoorwegtunnel in de Liefkenshoek-tunnel er niet komt. Is dit wel een besparing op lange termijn? Als men later wel verplicht zal zijn dit werk uit te voeren dan zal het veel meer kosten.

Van onevenwichtigheden gesproken, meen ik te moeten herinneren aan een fundamentele onevenwichtigheid die in het havenbeleid schuilt. In de commissie hebt u, mijnheer de minister, gezegd dat u als minister van Openbare Werken alleen verantwoordelijk was voor de investeringen en dat de rest onder uw collega's ressorteerde. Wij zullen dat dus herhalen als wij de begroting van Verkeerswezen bespreken, waarop wij niet lang zullen moeten wachten, want dat zal morgen of overmorgen zijn.

Waarin schuilt de onevenwichtigheid? In 1966 was beslist, en iedereen ging daarmee akkoord, dat het Baalhoekkanaal en de afsnijding van de Bocht van Bath nodig waren. In 1971 besliste men over de zeesluis in Zeebrugge. Dat was zoveel jaar later.

Ondertussen zijn er contacten gelegd. Ik herinner mij nog zo een contact in Mechelen. Ik heb dat onlangs nog in herinnering gebracht in de gemeenteraad in Antwerpen. Heel wat van de aanwezigen op dat contact zijn nu niet meer actief. Een man weet echter zeer goed wat daar gezegd werd, namelijk de toenmalige minister van Openbare Werken, de heer De Saeger. Er werd daar verklaard dat men, om alle moeilijkheden in de toekomst te vermijden, akkoord ging met de uitbouw van Zeebrugge, maar binnen bepaalde perken, namelijk het bouwen van een sluis voor schepen van 125 000 ton. Daarbij was geen sprake van een nieuwe achterhaven of van een nieuwe voorhaven. Parallel daarmee zou Antwerpen het Baalhoekkanaal krijgen en de afsnijding van de bocht van Bath. Dit principe was echter voor Antwerpen al vier jaar voordien vastgelegd.

Toen is men begonnen met de uitvoering van het programma voor Zeebrugge. Het ongeluk is veroorzaakt door één van uw voorgangers.

In 1975, tijdens de regering Tindemans I, is uw toenmalige collega van Openbare werken ineens verklaringen voor de pers beginnen afleggen. Hij zegde dat het Baalhoekkanaal en de afsnijding van de Bocht van Bath het werk waren van de Vlamingen en van de katholieken. Dat was natuurlijk niet waar. Dat was het werk van allerlei mensen, niet alleen van Vlamingen en van katholieken. Door het gebrek aan gezag van de toenmalige Eerste minister, die zijn minister van Openbare werken onmiddellijk aan de deur had moeten zetten wanneer hij zo uit de band sprong, is dat onevenwicht ontstaan.

Het is verder gegaan en vandaag, zoveel jaar later, zijn de werken in Zeebrugge voortgezet en is er ter zake voor Antwerpen niets gebeurd.

De heer De Seranno. — Mijnheer Geldolf, ik denk dat u te zwaar tilt aan het woord « onevenwichtigheid » in het verslag.

De heer Geldolf. — Ik geef toe dat dit niet de bedoeling was, maar ik maak van de gelegenheid misbruik. (*Men glimlacht.*)

De heer De Seranno. — De minister heeft niet gesproken over onevenwichtigheid. In de tekst van het verslag staat duidelijk: een commissaris liet opmerken dat de achterhaven van Zeebrugge slechts 800 hectare groot is. In vergelijking met de andere havens vond die commissaris dat een onevenwichtigheid.

De heer Geldolf. — Volgens die commissaris bestaat dat onevenwicht dan in die hectaren. Ik toon echter aan dat er grotere onevenwichten zijn dan dat.

De heer De Seranno. — Ik neem wel aan dat het woord onevenwichtigheid te pas komt in uw betoog.

De heer Geldolf. — Inderdaad.

Nu we toch over concrete dingen handelen, vraag ik de minister, of hij toch de definitieve garantie kan geven voor de sluis van Berendrecht en de garantie dat er eventueel nog iets kan veranderen aan de tunnel van Liefkenshoek, maar ook hoe het staat met de gelden voor het Vrasenedok. Is daar reeds iets concreets beslist en bestaat daar zekerheid over?

Mijnheer de minister, u zult ook wel hebben vernomen dat er zeer onlangs in Antwerpen nogal wat beroering is geweest, naar aanleiding van al wat in de pers is verschenen en van allerlei afgelegde verklaringen, over een nieuwe sluis voor de ontsluiting van de linkeroever op Belgisch grondgebied, namelijk de Doelsluis, of hoe men ze ook wil noemen. De enen noemen dat voorbarige verklaringen, de anderen onvoorzichtigheden. Ik zal mij daar niet over uitlaten.

Nu kom ik terug tot uw adagio, punt 2, dat ik in de aanhef van mijn betoog heb aangehaald. De tijd is voorbij dat men alles tegelijkertijd kan doen.

Indertijd werd gezegd dat een nieuwe sluis ter ontsluiting van de linkeroever in afwachting dat de Baalhoeksluis er zou komen, een gekkernij zou zijn. Wij zouden dan dicht bij elkaar de Zandvlietluis hebben, de Berendrechtsluis, de Lillosluis en de « Doelsluis ». Dit zou het scheepvaartverkeer op de Schelde bemoeilijken want iedereen zou op hetzelfde punt moeten binnenvaren, en dit alles zou dan in afwachting zijn van de bouw van de Baalhoeksluis. Dat gaat toch niet op! Ik ben er niet tegen dat men dit ter intimidatie van wie dan ook, in zover dat dit nog effect kan hebben, zou bestuderen. Ik dacht dat dit vroeger wel al eens was bestudeerd en ik breng ook in herinnering dat men ook ernstige studies heeft gemaakt in verband met de Baalhoeksluis onder meer ten einde na te gaan op welke manier men zo weinig mogelijk natuurgebied zou raken. Indien men alles weer eens opnieuw wil bestuderen om weer eens tijd te winnen en het weer eens uit te stellen, moet ik toch aanmanen tot voorzichtigheid. Zoals ik reeds heb gezegd is het één van uw voorgangers, de heer Defraigne, die aan de basis ligt van al die « malheuren ».

De heer Luyten. — Hij doet soms raar.

De heer Geldolf. — Inderdaad.

Zo kom ik terug tot bladzijde 3 van het verslag waar uw drie imperatieven vermeld zijn namelijk: maximaal de kwaliteit van het

leefmilieu van alle inwoners waarborgen; de grootheidswaanzin en de niet-gerechvaardigde uitgaven vermijden; het welzijn van de gehele bevolking verzekeren.

Uitgaande van deze drie principes zou ik hier een pleidooi willen houden om alles in het werk te stellen opdat de Belgisch-Nederlandse verdragen, ook in het kader van Openbare Werken, niet definitief zouden worden afgeschreven. Het is mijn persoonlijke overtuiging dat, wat ook de evolutie is op communautair vlak, welke oplossingen ook zullen worden gevonden voor Cockerill-Sambre en andere problemen, er toch nog een zekerheid blijft, indien wij in dit land nog willen overeenkomen en samenleven, het Zuiden van het land — om uw terminologie te gebruiken, mijnheer de minister — altijd een beroep zal moeten doen op een zekere solidariteit van het Noorden. Bovendien heeft niet alleen Nederland en meer bepaald de bevolking van Den Haag een grote behoefte aan zuiver water maar is datzelfde Maaswater ook het drinkwater voor een groot deel van onze bevolking. Wij hebben er dus alle belang bij dat het derde verdrag tot stand komt.

Ik heb daarstraks een collega horen pleiten voor de aanleg van wegen en kanalen in verband met de verdere uitbouw van Zeebrugge. Wanneer men op de linker-Scheldeoever een geweldig industriegebied heeft aangelegd waar men miljarden investeringen doet en waar men slechts beschikt over een achterpoort die de Lillosluis is, gaat het toch niet op dat men, in afwachting dat de grote voordeur, de Baalhoeksluis, tot stand komt in een ander deel van het land soortgelijke werken zou gaan uitvoeren. Dit gebeurt trouwens op kosten van de belastingbetaler want het zijn niet degenen die daar onmiddellijk voordeel bij hebben die ervoor betalen.

Ik twijfel er niet aan dat men ook in verband met Zeebrugge tot redelijke normen zal moeten terugkomen en dat het gezond verstand zal moeten triomferen. Het spreekt vanzelf dat aan de lengte van de havenmuren niets meer kan worden veranderd. Het wordt dus de 1 750 G met de nefaste invloed daarvan op het estuarium van de Schelde, wat meer baggerwerken zal vergen onder andere. Wij pleiten ervoor dat in ieder geval voor de insteekdokken in de voorhaven — derde deel van het nefaste besluit van 8 augustus 1980, zwarte zaterdag voor Antwerpen — zeker nooit kredieten zullen worden uitgetrokken want dit zou de afbraak betekenen van een andere groeipool. Dit kan in deze moeilijke tijd zeker niet de bedoeling zijn van welke wetgever ook. (*Applaus op verscheidene banken.*)

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

M. Eicher. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget du ministère des Travaux publics a toujours été considéré comme un budget dont les aspects techniques prénaient le pas sur les aspects politiques.

Toutefois, dans les circonstances de crise que nous vivons, ce budget prend une importance particulière, non seulement par les masses monétaires qu'il comporte, mais aussi par les répercussions qu'il peut avoir sur la relance de l'économie et le chômage, sans parler de certains problèmes à caractère régional.

Avant d'engager la discussion, je tiens à féliciter le rapporteur, M. De Seranno, pour la minutie avec laquelle son rapport a été rédigé. M. le ministre des Travaux publics a insisté sur l'aspect scientifique que comportait son budget. Le rapporteur a fourni des réponses extrêmement précises aux questions posées. De même, les tableaux et les graphiques contenus dans le rapport sont particulièrement parlants.

Le premier élément à caractère économique et social que je voudrais relever a trait aux chiffres alarmants qui concernent la dépression du secteur de la construction.

La Banque Nationale l'a rappelé: depuis 1981, c'est l'industrie de la construction qui est le plus en déclin.

Ce secteur compte 105 000 chômeurs sur les 500 000 que nous connaissons. Il s'agit manifestement d'un échec de la politique gouvernementale, car la mesure d'abaissement du taux de la TVA n'a pas permis la relance escomptée. Ce gouvernement justifie la dégradation dans ce secteur en plaçant que ces mesures de diminution de la TVA n'ont pas encore porté leurs fruits.

Faut-il rappeler que le gouvernement jouit de pouvoirs spéciaux depuis février 1982; qu'il en a justifié la demande par la nécessité de remédier rapidement à la dégradation de la situation économique et qu'en juin 1983, soit seize mois plus tard, non seulement aucune

stabilisation de la crise n'est apparue dans le domaine de la construction mais qu'en outre, la situation ne cesse de s'aggraver ?

La majorité actuelle a tenté de faire croire que le Parti socialiste ne proposait pas de solution alternative à la politique d'austérité et de régression pratiquée par le gouvernement Martens-Gol. Justement à ce propos, le PS a déposé une proposition de loi axée sur la relance sélective de la construction et sur l'effet multiplicateur qui en résulterait pour la consommation intérieure.

Il s'agit d'un système cohérent et réaliste qui va bien au-delà d'une simple diminution de la TVA. Celle-ci non seulement diminue les recettes de l'Etat, mais reste sans effet économique marquant.

Devant le marasme de la construction, le gouvernement ne semble prendre aucune initiative nouvelle et, manifestement, le budget des Travaux publics n'est pas de nature à relancer ce secteur.

Je relève dans les déclarations du ministre deux éléments inquiétants.

D'une part, le ministre a mis l'accent sur les démarches et sur les voyages qu'il a effectués pour promouvoir des commandes venant de l'extérieur. En cela, M. le ministre suit une politique cohérente avec celle de l'équipe gouvernementale. Il compte sur la relance extérieure pour remédier à la crise économique belge. Cela s'inscrit dans la droite ligne des dévaluations du franc belge que nous avons connues.

Comme la plupart de nos voisins connaissent également des difficultés, cette relance extérieure tient davantage du phantasme que du raisonnement économique. Les résultats ne paraissent d'ailleurs pas probants, notamment en matière de travaux publics. Par contre, le programme alternatif du PS se centre sur une relance intérieure qui présente l'avantage de fournir de la main-d'œuvre aux ouvriers belges et qui évite la tentation, pour les entreprises de travaux publics, de laisser dans d'autres pays les capitaux résultant des marchés conclus à l'étranger.

Pour nous, les retombées économiques doivent se situer en Belgique pour leur quasi-totalité, ce qui n'est pas le cas lorsqu'on réalise des marchés à l'étranger.

D'autre part, M. le ministre des Travaux publics a indiqué que la plupart des grands travaux avaient été réalisés et que, par conséquent, il convenait que les entreprises de travaux publics se reconvertissent soit dans la réalisation de travaux plus modestes, soit dans l'entretien.

Je voudrais souligner ici que l'infrastructure en Flandre est mieux fournie que dans le Sud du pays.

Par ailleurs, en ce qui concerne les grands travaux, il en reste qui présentent une importance toute particulière: ceux du port de Zeebrugge.

Sans doute ne convient-il pas, à l'occasion de la discussion du budget des Travaux publics, d'entrer dans une discussion relative à la régionalisation des secteurs nationaux.

M. le ministre des Travaux publics a réaffirmé que Zeebrugge restait national; toutefois, les investissements destinés aux équipements des zones industrielles situées à proximité des ports ressortissent aux affaires régionales.

A ce propos, une remarque s'impose. Il est évident que la construction d'un port de l'ampleur de Zeebrugge, financée par des crédits nationaux, créera de l'emploi qui sera essentiellement bénéfique à la Flandre.

Par contre, le caractère national du financement de la sidérurgie wallonne est remis en cause par des parlementaires flamands, par une partie de l'opinion flamande, par l'exécutif flamand lui-même...

De heer Luyten. — U hebt uw ingangsexamen van Waal goed afgelegd.

M. Eicher. — Dank u, mijnheer Luyten ... par l'exécutif flamand qui demande devant le Conseil d'Etat l'annulation des garanties financières accordées à Cockerill-Sambre par le gouvernement national.

Sans doute, le ministre des Travaux publics n'est-il chargé que de la construction de l'infrastructure portuaire. Celle-ci représente une charge particulièrement lourde pour le budget de l'Etat. Il serait inconcevable que l'Etat belge finance dans le Nord du pays des investissements dont on espère une rentabilité, alors que seraient régionalisées les pertes dans le Sud du pays.

M. Luyten. — Et dans l'Est du pays ! C'est très important.

M. Eicher. — C'est vous qui le dites; ce n'est pas moi.

Votre budget comporte un autre aspect régional en ce qui concerne les litiges.

Vous avez indiqué qu'un effort avait été effectué par votre département en vue de régler les litiges par voie transactionnelle quand l'état du dossier le permet.

Néanmoins, il reste dans votre département des litiges pour un montant de près de 6 milliards qui revêtent un caractère régional. La loi relative à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire prévoit une indemnisation au bénéfice des propriétaires de terrains dont la propriété, précédemment en zone d'habitat, est déclassée en zone rurale ou agricole.

Un grand nombre de procès sont actuellement en cours. Comme la compétence en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire appartient aux régions depuis la loi du 1^{er} août 1980, l'Etat prétend qu'il ne lui appartient pas de payer les indemnités prévues par la loi sur l'urbanisme alors même que le fait qui donne droit à indemnité se situe avant le 1^{er} août 1980. De cette manière, l'Etat tente de faire supporter par les régions le poids financier des décisions qu'il a lui-même prises avant la régionalisation, et cela sans augmenter les dotations des régions.

Le rapport, en sa page 32, indique que ces litiges seraient à charge des régions. Il serait sans doute normal que, pour les décisions prises par les régions après la loi du 1^{er} août 1980, ce soient les régions qui supportent les indemnités des plans de secteur qu'elles ont approuvés. Il serait, par contre, profondément injuste que les régions soient tenues de supporter les charges financières résultant de décisions de l'Etat, alors qu'elles n'existaient pas encore. Je tiens à faire remarquer que la loi du 1^{er} août 1980 de réforme des institutions ne prévoit pas que les régions reprennent les charges financières de l'Etat dans les matières qui leur ont été transférées.

A ma connaissance, il n'existe actuellement aucune décision de Cour d'appel dans ce domaine, mais plusieurs décisions des tribunaux de première instance considèrent que les régions ne sont pas tenues de verser les indemnités dues pour des faits qui se situent avant la loi de régionalisation.

Je désirerais que M. le ministre des Travaux publics m'indique qu'elle est la position du gouvernement en ce domaine et si l'Etat compte assurer la responsabilité financière des décisions qu'il a prises en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

D'un autre côté, M. le ministre nous a fourni des informations à propos des transferts d'agents des travaux publics à l'administration régionale. Ces transferts sont relativement peu nombreux, étant entendu qu'aucune décision définitive n'a été prise jusqu'à présent, puisque le cadre organique des régions n'est pas encore fixé. Il convient de mettre en relation avec ces transferts les diminutions de dépenses de personnel.

Le budget ajusté de 1982 indique des dépenses de personnel de 6,8 milliards. Le budget présenté pour 1983 réduit ce montant à 6,1 milliards. Je voudrais demander à M. le ministre des Travaux publics si cette réduction concerne uniquement les agents qui ont été transférés ou s'il s'agit déjà d'une projection pour l'avenir, qui concerne les transferts futurs lorsque les cadres organiques auront été fixés.

Toujours à propos des dépenses de personnel, je ne peux m'empêcher de relever qu'au moment où le gouvernement estime que les traitements des fonctionnaires communaux devraient être réduits de 15 p.c., le ministre des Travaux publics, lui, estime qu'il convient de maintenir, et même peut-être de l'étendre, une prime de 10 p.c. supplémentaire sur le traitement de certains agents des Travaux publics.

Le vote d'un budget, même si ce budget est technique, représente toujours un acte de confiance ou de défiance à l'égard du gouvernement. Je voudrais, monsieur le ministre, préciser davantage les raisons du vote négatif qu'émettra le groupe socialiste sur votre budget.

L'équipe dont vous faites partie, gouverne depuis février 1982 par les pouvoirs spéciaux. Vous avez la charge du secteur de la construction et ce secteur se dégrade constamment.

Deux conclusions s'imposent. La politique en matière de travaux publics est un échec: le chômage s'amplifie, les faillites s'accroissent; les dépenses d'investissement, qui sont les plus importantes pour la relance de l'économie, diminuent.

En effet, votre programme d'investissement pour 1983 est en diminution de plus de 2,3 milliards par rapport à l'année précédente: baisse de 5 p.c. dans le secteur des travaux publics et baisse de 3 p.c. dans le secteur routier. Il est impossible de prétendre qu'en seize

mois, les effets que vous affirmiez bénéfiques de votre politique, ne se sont pas fait sentir.

La dégradation de votre secteur montre que les pouvoirs spéciaux sont inutiles si c'est pour obtenir pareils résultats.

Notre groupe marquera sa désapprobation d'une politique qui ne permet aucune relance dans un secteur qui, traditionnellement, doit permettre de lutter contre la crise économique.

De Voorzitter. — Het woord is aan mevrouw Nelly Maes.

Mevrouw N. Maes. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik ben blij dat de welwillendheid van de heer Claeys mij de gelegenheid geeft hier nog het woord te voeren.

Zoals ik heb aangekondigd wilde ik u over een aantal Wase aspecten van uw begroting spreken.

Laten wij beginnen met wat voor ons in de streek de jongste tien jaar het zwaarst heeft gewogen, namelijk de linkeroever. Wij hebben meegemaakt dat zware overheidsuitgaven voor linkeroever — voor uitbouw van de haven en de aanleg van industrieterreinen — werden gedaan. Vergeet men inmiddels niet de offers die werden gebracht doordat men daar bewust meer dan 500 levenskrachtige landbouwbedrijven heeft opgegeven? Ik heb deze week een van de toen onteigende landbouwers ontmoet. Hij is, zoals velen, werknemer geworden en behoort nu tot het leger van werklozen. Hij is weer op zoek naar een bedrijf om opnieuw landbouwer te kunnen worden. Wij vinden dat er dan ook alles moet op worden gezet om de snelle afwerking te bekomen van de infrastructuur op linkeroever ten einde nieuwe werkgelegenheid te kunnen creëren. Wij verheugen ons over de gunstige beslissing in verband met de Liefkenshoektunnel, al moeten wij betreuren met voorgaande sprekers dat de spoorwegtunnel daar niet bijkomt.

Wat ons meer zorgen baart, is het traject van de verbinding van de Liefkenshoektunnel met het bestaande autowegennet. Wij zijn er vanzelfsprekend van overtuigd dat een verbinding van de tunnel met het autowegennet op de linkeroever noodzakelijk is. Wij menen dan ook dat de verbinding van de Liefkenshoektunnel met de expresweg een aanvaardbare zaak is maar met de heer De Bondt, hier op de tribune en met het hele Waasland, zeggen wij dat de rest van het plan voor de grote ring voor ons onaanvaardbaar is. Wij hebben daar fundamentele bezwaren tegen geopperd in de periode dat het gewestplan werd geconcipeerd. Die bezwaren bestaan nog altijd, te meer — de heer De Bondt heeft voorbeelden gegeven —, omdat er op het grondgebied van het ons zo rijk door beton gezegend gewest, zeer interessante alternatieve mogelijkheden kunnen worden ontwikkeld. Wij menen dan ook dat u de wenk voor besparingen zult volgen en wij zijn graag bereid om met u en uw administratie te helpen zoeken naar de best mogelijke alternatieven.

Maar onze klachten over linkeroever zijn hiermee niet afgewerkt. De heer Geldolf heeft erop gewezen dat, ten aanzien van een nieuwe sluis weer nieuwe geruchten de ronde doen. Dit is allesbehalve gunstig. Wij weten dat er, bijvoorbeeld, in het dorp Doel — Doel is nog wel iets meer dan een kerncentrale, er wonen nog altijd heel wat mensen, veroordeeld door het ene gewestplan, weer gevestigd door het andere gewestplan, maar intussen verkrot, verarmd en het kind van de rekening — opnieuw speculaties rond het aanleggen van een nieuwe sluis ontstaan. Dit betekent weer eens zoveel menselijke ellende terwijl wij allemaal weten dat dit alleen maar komt door gebrek aan krachtadigheid van de regering in de discussie met Nederland omtrent de waterverdragen. De krachtadigheid ontbreekt niet naar Nederland toe. Wat ontbreekt in zoveel opeenvolgende regeringen is de eensgezindheid om dit dossier te verdedigen. Ik ben geen groot verdediger, de heer Geldolf weet dat, van de daarin geplande infrastructuurwerken. Nadat wij met Nederland over deze waterverdragen hebben onderhandeld en de besprekingen tot een goed einde hebben gebracht, moet men ons van Waalse zijde niet chanteren, zodat Antwerpen het nodig vindt om te gaan spreken over een nieuwe sluis te Doel, wanneer het zijn Baalhoekkanaal niet krijgt. Ik meen dat men eens en voor goed klare wijn moet schenken en dat de regering voldoende eensgezind moet zijn om met betrekking tot dit dossier een beslissing te nemen.

Mijn klachten zijn nog niet ten einde. Zij betreffen het verwaarlozen van een aantal elementaire menselijke eisen bij de afhandeling van het linkeroever-dossier. Deze klachten zijn zo oud als de straat, of moet ik zeggen zo oud als het zand dat daar nu ligt op te waaien, ten minste als het niet regent.

Mijn eerste klacht betreft de chaotische inneming van slibstorten. Men kan daar moppen over vertellen en luchtfoto's over publiceren om te laten zien hoe deskundig bepaalde dingen toevallig werden

uitgespaard en andere dan weer niet. Deze willekeur ergert de mensen mateloos.

Ten tweede, is er de bevoorrechte behandeling van sommige personen en groepen op de linkeroever.

Ten derde, is er de twee-maten-en-twee-gewichtenpolitiek inzake de onteigeningen. Sommige personen hebben onteigeningen kunnen bekomen, anderen werden in de kou gelaten. Het meest tragische voorbeeld, maar niet het enige, is dat van de middenstanders in Doel. Deze zijn er, bij al de discussies over het al dan niet voortbestaan van Doel in ieder geval zeker van dat hun broodwinning zal teloorgaan. Zij hebben geen onteigeningen kunnen bekomen ondanks alle beloften die hen werden gedaan. Nu nog verzekeren bepaalde personen dat er gelden voor dit doel in de begroting zijn ingeschreven. Daarover moet spoedig klaarheid komen.

Een andere klacht is ook de wijze waarop de overheid onteigende of uitgewonnen gronden verder, alsof men het niet kan beletten, laat aanwenden voor het privé-nut van degenen die daar vroeger een broodwinning hadden. Ik bedoel helemaal niet dat deze landbouwgronden, die men veel te vroeg heeft onteigend en die men waarschijnlijk niet nodig heeft, aan de landbouw moeten worden onttrokken. Wij menen echter dat het niet opgaat dat men jaar na jaar opnieuw doet alsof er geen onteigeningen zijn gebeurd en dat de exploitaties worden voortgezet terwijl anderen geen enkele kans krijgen op een wederverstiging in een bedrijf op de linkeroever. Dat is een grote bevoordeling van bepaalde personen en een zeer grote onrechtvaardigheid die door de onteigenden scherp wordt gevoeld omdat het gaat over gronden die veel opbrengen, ook wanneer men ze verhuurt. Het gaat zo ver dat er momenteel familieruzies zijn over het erven van onteigende boerderijen.

Wij wensen dat deze onteigende gronden zouden worden bijeengebracht in een grondbank die deze gronden dan tegen vergoeding zou ter beschikking stellen voor landbouwgebruik, op de eerste plaats aan personen die hun grond hebben moeten afgeven.

Mijnheer de minister, geeft u mij nu niet weer het klassieke antwoord dat dit niet gaat omdat de pachtwet dat niet toelaat. U moet dan in de pachtwet een kleine uitzondering inschrijven. Kleine uitzonderingen werden bestudeerd. Het departement van Financiën heeft daar een oplossing voor. Het is maar een kwestie van politieke wil, of moet ik zeggen van het nemen van een zeer belangrijke politieke hindernis. In elk geval zal dat de gelijke behandeling van de slachtoffers van de onteigening ten goede komen en zal daardoor een doorn in het vlees van veel Waaslanders worden weggenomen.

Het laatste onderwerp dat ik kort wil aansnijden, gaat over de potpolders en de overstromingsgevaars die onze streek nog altijd bedreigen. Dit hangt ook samen met de linkeroever. U bijijvert zich nu om de aanleg van potpolders te verdedigen, maar de grote reusachtige potpolder die we hadden, is volgespoten. Er ligt op het ogenblik zand in. Dat is de linkeroever. Dat was een groot reservoir dat trouwens in het rampzalige jaar 1953 als dusdanig dienst heeft gedaan.

Vele jaren na de grote overstroming van 1953 zijn we in dit land nog altijd aan het discussiëren over de manier waarop men de bevolking zal beveiligen tegen overstromingen. Er bestaan studies over een stormstuw. Mag ik u aan de politieke context herinneren van het moment waarop deze beslissing werd genomen? Als ik verkeerd ben, zult u mij zeker terechtwijzen, mijnheer de minister, maar in het uitstekende verslag van de rapporteur is het antwoord vermeld van de minister betreffende de bestaande raamcontracten. Er worden er drie opgesomd. Twee daarvan horen samen, namelijk de overtoom Strépy-Bracquenies en de stormstuw Oosterweel. In ons wafelijzerland moest weer het ene aan het andere worden verbonden. Mag ik eraan herinneren dat intussen voor Strépy-Bracquenies reeds een bedrag van 4 miljard 343 miljoen is vastgelegd, waarschijnlijk al uitgegeven en dat men daar voortbouwt, terwijl men bij de stormstuw is blijven steken in de fase van de studies. Men is gaan zoeken naar alternatieve oplossingen.

Mijnheer de minister, de aanleg van potpolders zou in de streek meer sympathie hebben als er gewoon water in de Schelde was. Het vocht dat door de Schelde stroomt, durft niemand over zijn akkers laten lopen uit vrees dat ze definitief voor de landbouw zullen verloren zijn. Men beschouwt het als een regelrechte bedreiging van de nog maar schaarse natuurgebieden. Er is in onze streek een natuurgebied dat ons bijzonder dierbaar is, namelijk de Barbierbeek. Geen mens wil het opgeven omwille van de zogenaamde potpolders. Zeker als de professoren van de Universiteit van Gent ons komen vertellen dat die oplossing niet ideaal is en dat ze onvoldoende veilig is omdat het overstromingsrisico 2 tot 4 pct. per jaar zou bedragen, met de minimale oplossing van potpolders.

Mijnheer de minister, wij leven in een land waar Landsverdediging veel geld opsloopt. Maar de meest duidelijke en concrete landsverdediging is die waarbij een land zijn bevolking beschermt tegen overstromingen. Daarom zijn wij van oordeel dat men hier niet louter in economische termen mag redeneren en niet alleen met deze aspecten rekening mag houden.

Wij zijn onder de indruk gekomen van de grootse plannen die Nederland heeft uitgevoerd met zijn Deltawerken. Wij weten dat wij daaraan een tol betalen, in de zin van een overstromingsgevaar dat zich meer landinwaarts in België verplaatst. Maar het Belgische afdoende antwoord is daarbij uitgebleven.

De gemandateerde spreker van onze fractie, de heer Van Ooteghem, heeft gevraagd dat het dossier betreffende de stormstuw verder zou worden bestudeerd. Ik heb deze indrukwekkende plannen gezien en ik zou mij graag veilig voelen achter een dergelijke stormstuw. *(Applaus op verschillende banken.)*

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

De heer Claeys. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, op 26 mei jongstleden, nadat eerst een vergadering van de Raad van Beheer plaats had en naderhand de algemene vergadering werd bijeengeroepen, is om 18 u. 30 precies de ontbinding van de Intercommunale E3 een feit geworden. De oprichting van deze intercommunale op 9 februari 1963 op het stadhuis te Gent had een historische betekenis voor Vlaanderen. Haar was de volgende opdracht toevertrouwd: de studie, de bouw, de uitrusting, het onderhoud en de exploitatie van de autoweg E3, naast de oprichting en de uitbating van diensten ten behoeve van de weggebruikers.

De autoweg kwam zeer vlug tot stand en ons land was het eerste dat met de aanleg van deze Europese verkeersas gereedkwam. Dat het economisch een topper is geworden moet niet meer worden onderstreept. In de concessieovereenkomst kwam ook het sindsdien berucht geworden artikel 37 voor, waarbij de Staat zich het recht voorbehield om aan de overeenkomst een einde te maken vóór de contractuele afloop die op dertig jaar was bepaald. Uw geachte voorganger, mijnheer de minister, diende een wetsontwerp in bij de Senaat om de intercommunale vroegtijdig te ontbinden. U hebt echter gebruik gemaakt van de bijzondere machten om een einde te maken aan de concessie.

De heer Van Ooteghem. — U heeft die bijzondere machten zelf goedgekeurd.

De heer Claeys. — Inderdaad, maar niet om ze in dit verband te gebruiken. Het is een politieke blunder van belang.

De ontbinding is nog eigenaardiger wanneer wij vaststellen dat op de vergadering die tot de ontbinding overging, de afgevaardigde van de minister van Financiën zijn bewondering voor de werking van de bestuursorganen en het personeel niet onder stoelen of banken stak.

Waarom dan deze ontbinding? Was het misschien omdat de intercommunale meer dan eens op het internationale vlak op het schavotje werd geplaatst om haar degelijke werking? Was het omdat een aantal hogere ambtenaren van Openbare Werken er destijds de voorkeur aan gaven, van de Staat over te stappen naar de intercommunale? Was het de naijver tussen de diensten van het Wegenfonds en de intercommunale vereniging aan de andere kant waarvan deze laatste uiteindelijk het slachtoffer is geworden?

Bij ons bestaat de vrees dat de afwerking van de aan de gang zijnde werken, zo onder meer deze ter hoogte van de Hoge Weg te Gent en een aantal bijkomende werken die aan de E3 waren toevertrouwd, in het gedrang zullen komen. Wij zijn ervan overtuigd dat de zaken er beslist niet zullen op verbeteren. Aan beheer, directie en personeel van de intercommunale E3 wensen wij hulde te brengen en wij danken hen omdat de E3 er is, dat hij zo vlug tot stand kwam en een belangrijke bijdrage kon leveren tot de economische vooruitgang van Vlaanderen.

De E3 heeft ongetwijfeld ook een bijdrage geleverd in de gestadige vooruitgang die de haven van Gent kent. Uit de statistieken blijkt dat het maritiem goederenverkeer in 1982 in de haven van Gent met 18 pct. is gestegen ten opzichte van 1981. Gent is dan ook de snelst groeiende haven van alle havens tussen Hamburg en Le Havre. Ook voor de eerste vier maanden van 1983 blijkt dat de trafieken nog steeds gunstig verlopen. Wanneer wij dit vergelijken met de havens van Antwerpen en Zeebrugge, dan blijkt dat Antwerpen in 1982 een totale goederenoverslag behandelde van 84 miljoen ton. Dit betekent een groei van 5,4 pct. ten opzichte van 1981. Deze stijging komt

voornamelijk tot stand door het massagoederenverkeer dat met 10 pct. is toegenomen tot ongeveer 53,5 miljoen ton.

De zeegoederentrafiek van Zeebrugge liep in 1982 met 26 pct. achteruit. Men behaalde nauwelijks 9,3 miljoen ton. Met uitzondering van de bouwmaterialen, in hoofdzaak bestemd voor de uitbouw van de haven zelf, zijn alle andere aanvoertrafieken gedaald, dit wil zeggen zowel de ro/ro met - 1,3 pct., container met - 16 pct., petroleumderivaten met - 7,6 pct., steenkool met - 11 pct., als ruwe-aardolie-trafiek — door het wegvalLEN van Texaco — met - 87 pct. Ook de afvoer is met 4,8 pct. gedaald; waarvan containertrafiek met - 23 pct., voedingsprodukten met - 17 pct. en petroleumderivaten met - 8 pct.

Vergelijken wij dit nu met wat bestemd is voor die verschillende havens in de begroting, dan stellen wij vast dat voor Gent op artikel 53.01 een bedrag is uitgetrokken van 220 miljoen, op artikel 63.14 445 miljoen en op artikel 73.04 425 miljoen, alhoewel de kaai muur Texaco, 200 miljoen, in principe was vastgelegd in 1982, of in totaal 1 090 000 000 frank.

Voor Antwerpen wordt 3 130 000 000 frank uitgetrokken. Wij moeten wel opmerken dat de verdieping van het Scheur aan alle Belgische havens, met uitzondering van Oostende, ten goede komt. Gent heeft daar evenwel geen rechtstreeks voordeel bij, gezien de Nederlandse Rijkswaterstaat een diepgangbeperking oplegt van 12,25 m. Het totaal voor Antwerpen, zonder de kost voor de verdieping van het Scheur, bedraagt 2 810 000 000 frank.

Waar de uitbouw van Zeebrugge vooral wordt gefinancierd met kredieten vermeld onder artikel 73.08, wordt ook uit de klassieke posten voor de andere havens geput, zo onder meer uitdieping en verbreding van het Scheur.

De vastleggingskredieten onder 73.08 bedragen voor 1983, 9 600 000 000 frank. De ordonnanceringskredieten bedragen voor 1983, 9 770 000 000 frank. Tot en met 1980 bedroegen de vastleggingskredieten 31 729 331 000 frank. Het nieuw vastleggingsplafond tot en met 1983 bedraagt 60 193 647 000 frank. Tot en met 1980 bedroegen de ordonnanceringskredieten 23 430 979 000 frank. Tot en met 1983 bedraagt het nieuwe ordonnanceringsplafond 52 996 070 000 frank.

De heer Leemans treedt opnieuw als voorzitter op

De verhoudingen der betoelagingen tussen de verschillende grote Belgische havens lopen mank, en dit vooral in het nadeel van Gent.

Wat de toegankelijkheid der haven van Gent betreft, wensen wij nog de aandacht te vestigen op twee knelpunten:

Ten eerste, de optimale benutting van het zeekanaal naar Gent en de sluis te Terneuzen.

Waar het Gentse stadsbestuur sinds vele jaren bij de bevoegde Nederlandse en Belgische autoriteiten aandringt om de bestaande infrastructuur die de maritieme toegangsweg tot de Gentse haven vormen, naar alle normen van veiligheid en goede zeemanschap te kunnen gebruiken, werden de laatste jaren enige initiatieven genomen, waarbij de vaart van wat genoemd wordt de « bovenmaatse schepen » — dit zijn schepen met volgende maximale afmetingen: lengte 256 m., breedte 34 m., diepte 12,25 m — zou worden genormaliseerd.

Wij menen te weten dat het in hoofdzaak om volgende aanpassingswerken zou gaan: a) het verbeteren van de Scheldewaartse invaart naar de haven van Terneuzen; b) het aanbrengen van voorzieningen bij de ingangen van de sluis te Terneuzen; c) het vrijmaken van de westelijke onderdoorgangen aan de bruggen te Sluiskil en Sas van Gent; d) het aanbrengen van een lichtlijn bezuiden de brug van Sas van Gent.

Genoemde aanpassingen zouden thans in studie zijn, onder meer bij het waterbouwkundig laboratorium te Borgerhout. De resultaten van deze studie, die vooral de aanpassing van de Scheldewaartse invaargeul betreffen, zouden pas in september 1984 kenbaar zijn, zodat de uiteindelijke normalisering van genoemde vaart wellicht eerst in 1986 zou kunnen worden verwezenlijkt.

Bovendien menen wij dat vanuit nautisch-technisch standpunt, in 't geheel geen aanpassingswerken nodig zijn tot normalisatie van de zogenaamde bovenmaatse schepen. Ten bewijze ervan, het feit dat nu reeds sinds vele jaren, sinds juni 1978, deze schepen zonder noemenswaardige moeilijkheden het kanaal bevaren. Tevens werden voor een groot aantal schepen allerlei metingen gedurende de vaart op het kanaal uitgevoerd, zonder dat in feite enige anomalie bij het vaargedrag van deze schepen werd vastgesteld.

Bovendien blijkt uit de verslagen van de loodsen, die dan toch de belanghebbende groep met de meeste praktische en nautische ervaring vertegenwoordigen, dat de vaart van deze schepen op het zeekanaal naar Gent als verantwoord mag beschouwd worden.

Niettegenstaande dit alles blijkt dat, in het raam van de Belgisch-Nederlandse Scheldecommissie een verdragprotocol wordt voorbereid, waarbij een bilaterale overeenkomst zou worden gesloten ter uitvoering van hoger genoemde aanpassingswerken en dus ter normalisatie van de vaart van schepen die nu reeds gedurende jaren zonder moeilijkheden het zeekanaal naar Gent bevaren.

In het raam van deze vaststelling rijst de vraag naar de opportuniteit van werken die wel in hun totaliteit de vaarsituatie verbeteren, maar anderzijds geen concrete invloed hebben op de steeds door de stad Gent nagestreefde optimalisatie van de vaart naar Gent. De uitvoering van genoemde werken zou er dan ook moeten toe strekken, de vaart naar Gent uit te breiden tot schepen met een grotere lengte, een grotere diepgang en een grotere breedte. Door de stad Gent werd hierbij steeds vooropgesteld dat volgende afmetingen hiervoor in aanmerking komen: lengte 265 meter, breedte 36 meter en diepte 12,5 meter.

Uiteraard werd bepaald dat deze afmetingen, zoals in het verleden, stapsgewijze zouden worden toegelaten, met bijvoorbeeld, in een eerste fase lengte 263 meter, breedte 34 meter en diepte 12,25 meter, in een tweede fase lengte 263 meter, breedte 34 meter en diepte 12,5 meter en in een derde fase de door de stad Gent vooropgestelde afmetingen.

Omtrent de haalbaarheid van deze afmetingen werd voldoende informatie ingewonnen bij de betrokken nautische milieus en werd algemeen gesteld dat genoemde afmetingen een veilige en verantwoorde vaart toelaten, vooral in het raam van de door het ontwerp-protocol voorziene aanpassingswerken, waarbij dan onder meer nog verbredingen van de bochten in Sas van Gent en Sluiskil kunnen worden gepland.

Wij menen het dan ook nodig, dat de door het protocol te bepalen verbeteringswerken aan de toegangsweg naar Gent, ertoe zouden strekken de vaart naar de haven van Gent mogelijk te maken voor schepen met volgende afmetingen: lengte 265 meter, met in een eerste fase bijvoorbeeld 263 meter, breedte 36 meter, met in een eerste fase bijvoorbeeld 34 meter, dan 35 meter, en diepte 12,5 meter, met in een eerste fase 12,25 meter.

Ten tweede, de autovervoerscheper.

De vaart van deze schepen kan wat betreft de weersomstandigheden, weer verlopen zoals vóór december 1981, dit wil zeggen tot en met windkracht 5, dit zowel bij nacht als bij dag. Deze vaart wordt door de Rijkswaterstaat slechts toegelaten onder voorwaarde dat een ponton bij de ingang van de sluis en bij afvaart bovendien nog een extraponton vóór de sluisingang wordt geplaatst. Waar deze laatste ponton, samen met de aanpassingswerken die eraan nodig waren, door de stad Gent werd aangekocht, werd de ponton bij de sluisingang gekocht door de firma Muller. De firma Muller brengt beide pontons telkens, wanneer een Hondaschip zich aanmeldt, ter plaatse en verwijderd nadien de pontons. De kostprijs voor deze operatie, 10 000 gulden, wordt door de firma Muller aan de betreffende rederijen aangerekend.

Waar de fundamentele oorzaak van de aanvaringen met de wegbruggen over de sluis kolk ligt in het feit dat deze bruggen niet vertikaal en dus niet vrij van de schutkolk kunnen gedraaid worden, waarbij bovendien de sluis eveneens niet uitgerust is met de nodige geleidewerken, men ik het hoogst abnormaal dat de gebruikers van de sluis thans moeten betalen voor het ontbreken van voorzieningen die normaal bij elke zeelsluis aanwezig zijn.

Hierbij dient bovendien gesteld dat de totaliteit der maatregelen voorgeschreven door de Rijkswaterstaat ertoe strekt dat de rederijen praktisch verplicht worden een agent te Terneuzen aan te stellen, waar uiteraard dient voor betaald te worden en wat dus een bijkomende financiële last voor de vaart naar Gent betekent.

Wij menen dan ook dat dringend de nodige aanpassingswerken aan de sluis dienen te worden uitgevoerd, waarbij dan in eerste instantie de bruggen vertikaal moeten kunnen gedraaid worden en eveneens dienen de nodige geleidewerken aan de oostelijke ingangen van de sluis te worden aangebracht.

Gezien deze werken nog een lange uitvoeringstermijn veronderstellen, menen wij, ten einde de vaart naar Gent niet verder te schaden, dat de nodige maatregelen moeten worden genomen om de ongebruikelijke financiële last die thans gedragen wordt door de rederijen wegens het verplicht gebruik van genoemde pontons, ongedaan zou gemaakt worden.

Wat betreft het rechttopdraaien van de wegbruggen, menen we te weten dat hieromtrent een studie bestaat van de dienst der Bruggen bij het ministerie van Openbare Werken waaruit zou blijken dat een dergelijke oplossing haalbaar is. Anderzijds zou blijken dat het Directoraat-generaal der Waterwegen een dergelijke oplossing, die naar wij menen de enige goede is, niet wil aanvaarden. Mogen wij dan ook aandringen, mijnheer de minister, opdat u bij het eerstkomend Beneluxoverleg de door ons voorgestelde oplossingen zoudt verdedigen? (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

De heer R. Maes. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik zou in de eerste plaats de rapporteur willen feliciteren omdat hij in zijn verslag niet alleen heeft weergegeven wat in de commissie werd gezegd, maar er ook enkele leerrijke tabellen en grafieken heeft aan toegevoegd.

Onze fundamentele kritiek op het beleid inzake de openbare werken, steunt — en dit spijtig genoeg reeds sedert vele jaren — op de volgende vaststellingen:

Ten eerste, de nefaste politiek van het vasthouden aan de zowat 50/50 verdeling van de kredieten tussen het Vlaamse en het Waalse landsgedeelte, ongeacht of dit met de werkelijke behoeften overeenstemt of niet;

Ten tweede, het onder meer, maar niet uitsluitend, daaraan te wijten verkwisten van ettelijke miljarden;

Ten derde, het niet oordeelkundig leggen van noodzakelijke prioriteiten.

Wat het eerste punt betreft, de verdeling van de kredieten tussen de gewesten, wordt sedert jaren een evenwichtspolitiek gevoerd, die tot totaal verkeerde beslissingen leidt. Het werd hier vandaag reeds gezegd door verschillende sprekers: de grote havens liggen nu eenmaal in Vlaanderen.

Ook heeft men, vooral sedert de overstromingsramp van Ruisbroek, jaarlijks nogal wat geld besteed aan de meer dan noodzakelijke versterking van de dijken, die ook grotendeels in Vlaanderen liggen. Deze bestedingen zijn stilaan opgelopen tot pakweg 10 à 12 miljard dit jaar.

Omdat men als het ware van de dwanggedachte uitgaat dat de begroting van Openbare Werken, zoals reeds gezegd, ongeveer gelijk over Vlaanderen en Wallonië moet worden verdeeld, heeft dit ertoe geleid dat men tot voor enkele jaren eerst het systeem van de compensatiekredieten voor Zeebrugge heeft ingevoerd.

Nu spreekt het vanzelf dat wij aan Vlaamse kant best kunnen begrijpen dat de besteding van het staatsgeld in het algemeen in een redelijke verhouding tussen beide landsgedeelten moet gebeuren. Deze redelijke verdeling moet ons inziens enerzijds rekening houden met de wederzijdse inbreng, anderzijds met de echte noden. Maar het is gewoonweg absurd daaruit af te leiden dat deze verdeling, departement per departement, gelijk moet gebeuren, of dat de noden op alle terreinen ook in gelijke verhouding aanwezig zijn.

Men moet echt geen uitzonderlijk verstandig man zijn om in te zien dat dergelijke politiek alleen maar tot niet of minder noodzakelijke bestedingen kan leiden en, hoe lofwaardig het initiatief ook was, er was niet eens een kosten-batenanalyse nodig om dit in te zien.

In klare taal nog eens herhaald: ter compensatie van het geld besteed aan havens en dijken, heeft men in Wallonië geld besteed aan openbare werken die minder of niet noodzakelijk waren, terwijl men hetzelfde geld eveneens in Wallonië dan, beter aan andere zaken had besteed.

Dit leidt mij er onmiddellijk toe nog maar eens terug te komen op de eigenaardige stand van zaken betreffende artikel 73.18, namelijk de compensatiekredieten voor Zeebrugge. Dit artikel vertoont nog steeds een vastleggingsplafond van 8 miljard, waarop slechts voor zowat 3,5 miljard geordonnanceerd werd. Gezien deze kredieten gewoon bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit voor bestedingen buiten het raam van het departement Openbare Werken kunnen worden aangewend en dit in het verleden ook reeds gebeurde — zelfs voor mijns inziens absoluut niet noodzakelijke dingen — vraag ik mij af waarom deze kredieten, bijvoorbeeld, niet kunnen worden aangewend ter financiering van de Waalse staalindustrie. Ik heb daarover reeds in de vorige jaren telkens opnieuw vragen gesteld en een van uw voorgangers — ik meen dat het de heer Mathot was — heeft mij ter zake al eens gelijk gegeven, maar toch blijft deze eigenaardige situatie grotendeels bestaan. Een woordje uitleg ditmaal, mijnheer de minister, zou mij dan ook groot genoegen doen.

Ons tweede groot argument tegen de politiek van Openbare Werken, zijn de verkwistingen. Ik heb hier zoëven gezegd: wanneer men alleen om een kunstmatig evenwicht te bereiken bepaalde werken gaat uitvoeren, komt dit neer op een verkwisting. Maar ook dit terzijde gelaten, heeft men inzake Openbare Werken in de voorbije jaren overal, dit wil zeggen zowel in Vlaanderen als in Wallonië, miljarden door deuren en vensters gegooit.

Ook in Zeebrugge werden zware fouten begaan die, alleen al wat, bijvoorbeeld, de sluis betreft, aanleiding hebben gegeven tot het verkwisten van 3 à 4 miljard. Deze fameuze sluis zal dus eerlang in werking kunnen treden. Zij geeft echter toegang tot een achterhaven waar op het ogenblik nog zeer weinig activiteit heerst en het economisch nut van deze miljardensbesteding lijkt mij nog voor verschillende jaren zeer twijfelachtig.

Waar men A gezegd heeft, zal men, eens te meer, noodgedwongen ook B moeten zeggen.

Er rijzen trouwens ook vragen omtrent de noodzakelijkheid of het nut van de verdere installatie van de fameuze aardgasterminal.

U verklaarde in de commissie, mijnheer de minister, dat welke in de toekomst de waarde van deze terminal ook mag worden, de werken dusdanig gevorderd zijn dat er geen weg terug meer mogelijk is.

Ik herhaal hier nog maar eens mijn in de commissie gestelde vraag, of men dan, voor zover dit nog mogelijk is, de verdere afwerking zo zal opvatten dat de uitgevoerde werken hun nut behouden ook wanneer de gasterminal er uiteindelijk niet zou komen.

Tussen haakjes wil ik hierbij toch nog maar eens doen opmerken dat de hele politiek gedurende de jongste jaren in dit land gevoerd inzake onze bevoorrading, zowel van aardgas als in petroleumprodukten, aanleiding gegeven heeft tot een enorme verspilling waarvan wij de juiste omvang moeilijk kunnen becijferen, maar die zeker alweer verschillende miljarden bedraagt. Men denke aan de «Methania», het aardgascontract met Algerije, de fameuze zaak van de petroleum van Distrigaz, enz.

Een andere fameuze zaak was die van de Rupeltunnel, thans, met verscheidene jaren vertraging, bijna afgewerkt. Ik zal van de vakantieperiode gebruik maken om de minister, door middel van een parlementaire vraag, daarover nog eens de juiste cijfers te vragen.

Hoewel het om een project ging in het Vlaamse landsgedeelte, ben ik toch, in tegenstelling met sommige andere sprekers deze namiddag, eerder tevreden dat van de bouw van de stormstuw te Oosterweel voorlopig wordt afgezien, want het ging hier weer eens om een megalomaan project waarvan de financiële gevolgen — wellicht meer dan 30 miljard — ons veel te ver zouden hebben geleid in de huidige financieel-economische situatie van ons land. Daarbij is wel verstaan dat de inspanningen voor het versterken van de dijken, die in de voorbije jaren al werden gedaan, onverdroten zullen worden voortgezet.

Collega Van Ooteghem is trouwens op deze zaak verder ingegaan. Gezien ik zoëven nog kon zeggen dat ik een project in Vlaanderen overbodig vond, herhaal ik nog maar eens dat ik de grootste twijfels blijf koesteren inzake het economisch nut van een tweede megalomaan project, ditmaal in Wallonië, namelijk de werken aan de scheepslift te Strépy, ook weer eens goed voor een 7 à 8 miljard en dit, gezien de evolutie van de binnenscheepvaart in het algemeen en van de economie in het betrokken landsgedeelte in het bijzonder.

Wat ons derde groot argument tegen het beleid van Openbare Werken betreft, namelijk het niet oordeelkundig leggen van noodzakelijke prioriteiten, gaat het vooral om het volgende. Sedert jaren wordt reeds vastgesteld dat de aanleg van een modern wegennet naar zijn einde liep. Zo zei u, mijnheer de minister, al bij uw inleiding tot de bespreking van de begroting 1977, in januari van dat jaar, dat de voornaamste doelstellingen inzake het autosnelwegennet bereikt waren of hun voltooiing naderden en de aanleg van nieuwe autosnelwegen werd stopgezet. Wij staan nu weer zes jaar verder en de bestedingen voor ons wegennet zijn relatief wel een beetje verminderd, maar blijven enorm en in mijn ogen alleszins te groot. Dit vooral gezien grote wegenwerken weinig arbeidsintensief zijn en wij in de huidige economische omstandigheden en vooral gezien de crisis in de bouwsector, vooral aandacht aan meer arbeidsintensieve werken in deze laatste sector zouden moeten besteden.

En nu stellen wij precies vast dat de kredieten voor de Regie der Gebouwen tussen haakjes gezegd, nog maar eens — ieder een mooi derde — verdeeld over de drie gewesten helemaal niet toegenomen zijn, dit wil zeggen zelfs relatief verminderd. Dit komt ons voor als een werkelijk onlogische manier van doen. In dit verband zou ik trouwens ook wel eens wat meer willen vernemen over het groot rijksadministratief centrum te Brussel, dat reeds vele miljarden heeft

opgeslorpt en blijkbaar zijn voltooiing nadert. Het verwondert mij inderdaad dat de zich blijkbaar als maar door uitbreidende administratie, in dit gebouwencomplex nog geen voldoende huisvesting vond en elders in Brussel nog grote complexen moesten worden ingehuurd. Zou het niet mogelijk zijn ons — daarom nu niet, maar op een geschikter ogenblik — een overzicht te geven van de departementen of onderdelen van departementen die in het nieuwe administratief centrum gehuisvest werden, waar zij vroeger gehuisvest waren, van wat er aldus aan vroeger gehuurde gebouwen vrijkwam en ook van de in de jongste jaren desalniettemin bijgehuurde grote complexen en tegen welke prijs?

De uitgaven voor het huren, alleen al door de Regie der Gebouwen, stegen immers nog maar eens van 3 115 miljoen in 1981 over 3 407 miljoen in 1982 met 585 miljoen tot 3 992 miljoen in 1983. Wij staan daarmee zeer ver van de opties en goede voornemens vermeld in uw intentieverklaring van begin 1977, mijnheer de minister.

U heeft, en ook dit was zeer lovenswaardig, als een van uw bedoelingen te kennen gegeven dat vooral aangevangen werken moesten worden voltooid. U heeft dat begin 1977 ook al eens verklaard en tussenin zeiden een paar andere ministers ook nog eens ongeveer hetzelfde. Maar enerzijds heb ik wel enige twijfels over het feit dat bijvoorbeeld, bepaalde werken aan de autosnelweg A27 — van Verviers zagezegd naar Prüm —, en vooral de E9-E40 volledig moesten worden afgewerkt, zoals zij gepland waren, en anderzijds stel ik vast dat de afwerking van enkele zeer noodzakelijke projecten, bijvoorbeeld, de weg Antwerpen-Zelzate-kust en de weg Aalter-kust sedert jaren op zich laat wachten.

Andere afwerkingen, zoals bijvoorbeeld deze van de grote verkeerswisselaars in Strombeek en in Groot-Bijgaarden duren niet alleen lang maar blijken dan ook nog een zeer betwistbaar concept te hebben. Ik heb nog de jongste dagen over de radio klachten gehoord in verband met de gevaren verbonden aan de pas indienstgestelde armen van de verkeerswisselaar in Strombeek.

Tenslotte heeft men blijkbaar definitief van andere afwerkingen afgezien. Ik denk bijvoorbeeld aan het doortrekken van de E10 van Machelen in de richting Schaarbeek en van de autosnelweg Brussel-Parijs te Drogenbos in de richting Vorst, wat dan weer aanleiding geeft tot het niet-gebruiken van een tiental afgewerkte bruggen en viaducten, met aanverwante onteigeningen, dit alles nog eens goed voor een verkwisting van 400 à 500 miljoen. Bovendien leidt dit er blijkbaar toe dat de E10 Machelen-Antwerpen niet optimaal wordt gebruikt.

Ik herhaal ook nog dat de uitbouw van de weg Brussel-Boom-Antwerpen tot autosnelweg, precies wat het gedeelte betreft waar zich weinig problemen voordoen, namelijk Meise-Willebroek, ook een verkwisting was, terwijl de werkelijke problemen op deze weg eerder rijzen op het gedeelte Boom-Wilrijk.

Ik wil niet meer uitweiden over het fameuze probleem van de te overvloedige verlichting van onze wegen. Ik stel alleen maar vast dat men nu nog steeds tientallen miljoenen uitgeeft om het mogelijk te maken een deel van deze verlichting tijdelijk te doven, terwijl ik zowat 10 jaar geleden al aandrong om minder verlichtingspalen te installeren. Men heeft daar toen geen oren naar gehad, maar is lustig met de verkwisting verder gegaan.

Laat ik toch nog maar eens beklemtonen dat wanneer men het ter zake heeft over besparingen, men niet alleen rekening moet houden met het uitgespaarde stroomverbruik, maar ook met wat men had kunnen uitsparen inzake lampen, herschildering enzovoort.

Al bij al gaat het in artikel 536.02 toch al om een totaal van 1 625 miljoen. En dit brengt mij er weer toe nog eens het feit aan te klagen dat men honderden verlichtingspalen wegens hun vroegtijdig verslijten al diende te vervangen.

En ook nog dit. Een 10-15 jaar geleden moest men vaststellen dat in het algemeen de signalisatie op ons wegennet te wensen overliet. Maar ook daar is men intussen al lang in het andere uiterste vervallen en puilen onze tunnels en wegen als het ware uit van palen, borden en uitrusting allerhande. En men gaat er nog altijd maar mee door want artikel 533.03 steeg van 800 miljoen in 1982 naar 1 430 miljoen in 1983! Ook daar is het nu al wel geweest!

Tenslotte wou ik het ook nog even hebben over de kosten voor de huisvesting van de Europese instellingen te Brussel.

In de eerste plaats zou ik van deze gelegenheid gebruik willen maken om er toch nog maar eens de aandacht op te vestigen dat het installeren van de Europese instellingen alleen al te Brussel, de Staat, dit wil zeggen zowel Vlamingen als Walen, zowat 6 miljard heeft gekost en het is blijkbaar nog niet gedaan. Zo Brussel door de aanwezigheid van deze Europese instellingen ook al enig financieel

nadeel ondervindt, dan zijn er onbetwistbaar ook vele voordelen van financieel-economische aard verbonden aan de aanwezigheid van deze instellingen in het hoofdstedelijk gebied, en moet daarmee ook rekening worden gehouden wanneer men een kosten-batenrekening ter zake gaat maken. Maar dit gezegd zijnde, stel ik vast dat voor de bouw van de drie Europese scholen, namelijk te Ukkel, te Mol en te Sint-Lambrechts-Woluwe, niet minder dan 1 721 miljoen werd besteed en dat onder meer de huidige begroting nog maar eens 75 miljoen uittrekt voor dan nog prefab-gebouwen voor de Grieken en de Portugezen. Ook hier is men er weer met de grove borstel doorgegaan. Wanneer men dan in een tijd van steeds nijpender besparingen, inleveringen en tekorten allerhande, al deze jarenlange verkwestingen eens op een rijtje zet, is het werkelijk één hoop doffe ellende en een bewijs van onbekwaamheid voor al de regeringen die ons land gedurende ten minste de jongste tien-vijftien jaar hebben bestuurd.

Het mag dan ook niemand verbazen dat onze fractie deze begroting, niet alleen een uitvloeisel van de door mij geschetste politiek, maar in zekere mate nog altijd de voortzetting ervan, niet zal goedkeuren. (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

M. le Président. — Je propose d'entendre maintenant l'interpellation de M. de Wasseige sur « le paiement des agents du ministère des Travaux publics et du Fonds des Routes ».

La parole est à l'interpellateur.

M. de Wasseige. — Monsieur le Président, monsieur le ministre, chers collègues, depuis de nombreuses années, entre le 20 octobre et le 20 avril, les agents du ministère des Travaux publics et du Fonds des Routes doivent assurer — et assurément d'ailleurs remarquablement bien — de jour comme de nuit, samedis, dimanches et jours fériés, le maintien en bon état des réseaux routiers et autoroutiers, quelles que soient les circonstances atmosphériques. Et l'on sait, monsieur le ministre, que forcément cela concerne plus particulièrement la province du Luxembourg.

L'organisation de ce travail nécessite, d'une part, des directives techniques et, d'autre part, des directives administratives et pécuniaires. S'il semble bien que du côté technique, les choses se passent correctement, il n'en est pas, hélas! de même en ce qui concerne les directives administratives et pécuniaires. Les instructions auraient évidemment dû être connues et communiquées aux agents intéressés avant le 20 octobre, date qui marque le point de départ de ces prestations exceptionnelles. Or, à ma connaissance, à fin mai, soit deux mois après la fin de la période hivernale « administrative », dirons-nous, ces instructions n'étaient toujours pas en possession des intéressés.

Ces instructions qui dépendent de plusieurs ministres — du ministre des Travaux publics, du ministre de la Fonction publique, mais également du ministre du Budget — doivent organiser les dérogations à l'horaire normal de travail et définir les conditions de paiement des heures supplémentaires, obligatoirement prestées en raison des circonstances atmosphériques.

L'absence de ces instructions pour l'hiver 1982-1983 a soumis les agents de l'Etat à l'illégalité, puisqu'ils ont été, par la force des choses du fait des intempéries, obligés de prester des services en dehors des heures réglementairement fixées. La même absence d'instructions a également soumis ces agents à l'arbitrage de chaque chef de district qui, faute de directives, a organisé les activités selon son bon vouloir.

Il en résulte un fait plus grave encore: les agents n'ont toujours pas été payés pour des prestations qu'ils ont exécutées il y a déjà plusieurs mois. Cette carence grave dans l'organisation du travail et surtout le non-paiement des agents sont des faits inacceptables.

Ils n'ont pas manqué de réclamer, d'ailleurs. Ils sont intervenus, en effet, à de nombreuses reprises. On leur a toujours dit que ces instructions allaient arriver « dans les jours qui suivent ». De semaine en semaine, le temps a passé. Nous voilà deux mois après la fin de l'hiver et les instructions ne sont toujours pas données.

Dès lors, je voudrais poser trois questions: Première question: Pour quelles raisons de telles directives — qui ne doivent pas être bien compliquées à établir, puisqu'elles se répètent d'année en année — n'ont-elles pas été diffusées aux agents intéressés pour l'hiver 1982-1983?

Deuxième question: Quand ces directives seront-elles enfin publiées pour que les régularisations de traitements puissent avoir lieu en faveur du personnel et des agents du département des Travaux publics et du Fonds des Routes?

Troisième question: Quelles mesures comptez-vous prendre ou avez-vous déjà prises, monsieur le ministre, afin que cette situation ne se renouvelle pas pour l'hiver 1983-1984?

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

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Monsieur le Président, messieurs, si vous le permettez, je vais répondre très brièvement à M. de Wasseige.

Je dirai d'abord qu'il est exact que des problèmes se sont posés, certaines années, pour le déblaiement des neiges. A mon arrivée au département, le 16 décembre 1981, le premier document que j'ai trouvé sur mon bureau était un avis de grève pour le 25 décembre. A une telle date, cela est toujours très embarrassant parce que les touristes qui doivent circuler ce jour-là, risquent de rencontrer de graves difficultés.

Nous avons donc discuté avec les représentants des agents. Ils ont accepté de reporter la grève à condition qu'on organise une concertation. Celle-ci a eu lieu et, au bout d'un certain temps, nous avons trouvé une formule provisoire. Cette formule provisoire a servi durant toute l'année 1982.

Je dois vous dire que la situation qui existait précédemment était toujours annuelle, c'est-à-dire qu'on était obligé, chaque année, de rediscuter les modifications; et il y en avait chaque fois, ne fût-ce que les modifications de l'index.

Lorsqu'on était tombé d'accord en concertation syndicale, on transmettait le dossier à la Fonction publique, ensuite au Budget et l'on en arrivait ainsi généralement à payer les agents l'année suivante.

Devant cette situation qui m'intéressait tout particulièrement, vous vous en doutez, nous avons essayé de trouver une formule qui ne soit plus annuelle mais bien définitive. C'est ainsi qu'après des mois de discussions, nous sommes tombés d'accord. On a décidé maintenant d'adopter un régime organique. Le projet d'arrêté royal fixant les modalités d'octroi de congés compensatoires et d'allocations au personnel du Fonds des Routes affecté au maintien de la viabilité du réseau routier en période hivernale et le projet d'arrêté ministériel relatif au même objet pour les agents du ministère des Travaux publics ont parcouru toutes les étapes de la procédure. Ils sont soumis actuellement à la signature des ministres. Plusieurs ministres sont, en effet, concernés. Les arrêtés seront donc publiés incessamment au *Moniteur belge*.

A partir de cette publication, la situation des agents sera régularisée et plus aucune difficulté à cet égard ne subsistera à l'avenir. Je le rappelle, c'est un régime organique qui sera mis en application avant l'hiver prochain.

Le paiement sera effectué sans retard après la publication des arrêtés et la réception des demandes des intéressés. Il pourra intervenir dans des délais très brefs.

Il faut cependant comprendre qu'il s'agit d'un problème extrêmement complexe. Il faudra, en effet, parvenir à déterminer pour les différents travaux, le compte des heures supplémentaires suivant l'affectation à la régie, au travail sur machine, etc.

Bien entendu, toutes ces heures sont différentes. Il fallait donc trouver un système qui réduise cette complexité et qui fasse en sorte que les services puissent aisément calculer les montants qui devaient être payés aux différents agents.

J'espère en tout cas que ce problème sera résolu après les vacances.

M. le Président. — Quelqu'un souhaite-t-il encore intervenir dans le cadre de l'interpellation?

Personne?

Je déclare donc l'incident clos.

La parole est continuée à M. Olivier, ministre des Travaux publics, dans la discussion générale des projets de loi relatifs au budget du ministère des Travaux publics.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Je voudrais répondre maintenant aux divers intervenants dans la discussion générale. Je vous avoue que vous me demandez là un tour de force.

Notre pays comprend des centaines, pour ne pas dire plus de mille routes. C'est pourquoi j'avais demandé, en commission, que tous ceux qui souhaitaient me poser des questions, le fassent à ce moment-là. Vous pensez bien que je suis dans l'incapacité absolue de vous dire maintenant si le pont 883, situé à tel endroit, est défectueux à un point ou à un autre.

M. Vannieuwenhuysse m'a posé, en vingt minutes, au moins 200 questions, en citant les numéros de route auxquelles elles se rapportent.

M. Van Ooteghem. — Voici une carte, monsieur le ministre. (*Sourires.*)

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Vous êtes très gentil, monsieur Van Ooteghem. Lorsque vous avez préparé votre intervention, vous avez utilisé cette carte et je le comprends parfaitement. Mais vous vous rendez bien compte que je suis dans l'incapacité de répondre à la multiplicité des questions qui viennent de m'être posées.

J'essaierai cependant de faire de mon mieux. Si le déroulement des débats s'était fait de manière à ce que je puisse répondre demain, il est clair que j'aurais pu vous lire un texte parfait.

Comme ce n'est pas le cas, je vais devoir improviser et ma réponse risque d'être quelque peu hachée.

Nombre des intervenants, y compris le rapporteur, estiment qu'il faut un examen plus attentif lorsqu'on établit une analyse coût-bénéfice. C'est exact. Ne croyez pas que nous négligeons ce point.

Je vous dirai qu'il arrive souvent qu'un dossier, au moment où il est soumis au département des Travaux publics, a été, en fait, établi depuis des années. Il en est dont on discute pendant plus de dix ans avant de passer à la réalisation.

Pourquoi? Uniquement parce qu'on a discuté et rediscuté avec tous les groupes, quels qu'ils soient, et qu'ils n'ont pu se mettre d'accord.

Je ne sais si vous avez écouté les différents orateurs qui sont intervenus dans ce débat. Je vous défie de mettre d'accord la position de M. Geldolf avec celle de certains autres collègues au sujet de la nécessité de construire la porte d'Oosterweel.

Certains sont venus dire ici qu'il fallait faire tel ou tel contournement. Or, M. Trussart, lui, n'est pas d'accord et nous dit de ne pas faire cette folie.

L'administration des Travaux publics, dont c'est le métier, qui, de plus, dispose d'éléments qui ne sont pas sentimentaux, mais qui sont le résultat de comptages, d'accidents, de pétitions, qu'elles soient pour ou contre, a fait des études pour ou contre, selon le cas, nous y sommes habitués. Il est quand même étonnant que lorsque l'administration des Travaux publics établit un dossier, immédiatement un bureau d'études, une université, bref des gens parfaitement compétents, estiment que c'est absolument inutile et qu'il convient d'envisager le problème sous un autre angle. Je veux bien admettre qu'un bureau d'études se cache derrière la publication de ce rapport.

Mais, de toute façon, ne croyez pas que les ingénieurs de mon département passent leur temps à faire des projets auxquels ils rêvent, à un moment donné: tout est programmé depuis très longtemps.

M. De Seranno m'a communiqué une brochure selon laquelle voici plus de trente ans déjà, c'était avant la guerre, on estimait que la liaison autoroutière entre Anvers et Liège était une nécessité. Il aura fallu vingt-cinq ans pour prendre une décision, et quelques années de plus pour passer à la construction. C'est le propre des Travaux publics: nous n'agissons pas aussi facilement que s'il s'agissait d'une quelconque opération domestique.

L'étude d'un dossier dure des mois; un plan d'expropriation est dressé et son exécution prend des mois, voire des années. C'est seulement alors qu'on commence à poser les premiers jalons; on a multiplié à plaisir les étapes ces dernières années: j'ai besoin d'un permis de bâtir pour construire un pont, une route ou quoi que ce soit. Je dois m'adresser à l'exécutif. Si je fais un programme et que la voirie projetée traverse deux ou trois régions, je dois mettre les autorités locales concernées d'accord. Dernièrement on me reprochait dans la presse, un projet de route à Spa: celui-ci s'étend sur deux ou trois communes. Depuis cinq ans, on en discute la réalisation, car il traverse la promenade Clémentine. Enfin, au bout de cinq ans, l'accord des trois conseils communaux: Spa, Theux et Jalhay est réalisé. A ce point, il m'appartient d'essayer de faire en sorte que ce passage de véhicules lourds — un toutes les deux ou trois minutes — soit écarté de toute une série de villages. Ce n'est pas par plaisir que nous allons faire une route sur la promenade Clémentine: c'est une obligation. Nous avons la responsabilité de construire une grande voirie qui traverse toute une série de communes ou régions. Nous le faisons et ce n'est pas pour nous amuser.

Il est vrai que l'entretien des voies hydrauliques, des bâtiments ou des routes est urgent. Par le passé, on a trop souvent négligé cette nécessité.

Pourquoi? Parce qu'il est beaucoup plus intéressant de construire une nouvelle route. Pourquoi ne répare-t-on pas les vieilles maisons à

Bruxelles? Parce qu'il est beaucoup plus facile et intéressant d'en construire de nouvelles. C'est un tort, je le regrette.

Il est vrai que dans mon département, pendant très longtemps, l'administration a évité de chercher à améliorer les revêtements. Elle voulait faire le plus de routes possible parce que vous tous au Sénat en demandiez, tout le monde à la Chambre en demandait, et tous les conseils communaux en réclamaient à cor et à cri. Nous n'avons pas construit des routes pour le plaisir d'en faire. Lorsque les travaux publics ont dressé le programme des autoroutes, un programme vraiment grandiose je le reconnais, tout le monde a accepté. Y a-t-il eu, au Parlement, une seule voix pour s'élever et dire à M. De Saeger que son programme était scandaleux?

M. Seeuws. — On s'est trompé!

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Mais il est vrai que nous devons faire des autoroutes; nous en avons besoin.

Un programme, peut-être grandiose, avait été établi, il touche actuellement à sa fin. Depuis, tant les mentalités que les partis politiques ont changé. Le système d'autorité lui-même a été modifié dans ce pays.

M. Van Ooteghem. — Mais le ministre est resté.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Ce n'était jamais le même, car ils ont changé à de nombreuses reprises, monsieur Van Ooteghem.

On se retrouve, vingt ans plus tard, avec des travaux de moindre importance à finir un peu partout en Belgique. Je songe notamment au pont qui devrait être construit sur la route Verviers-Prüm, aux quatre ou cinq tronçons qui devraient être achevés sur l'E9 et l'E40 et je pourrais en citer beaucoup d'autres.

Dès son investiture, le présent gouvernement a déclaré devant les Chambres qu'en matière de travaux publics, il achèverait les travaux commencés, ce que fait l'actuel ministre des Travaux publics.

Mais vous constaterez que les travaux de parachèvement à effectuer concernent, quasi tous, les autoroutes de ma région. Mettez-vous à ma place. Vous admettez qu'il m'est difficile de répondre aux Luxembourgeois: rien pour les autoroutes! C'est pourtant la seule province où tous les conseils communaux se sont prononcés en faveur de ces autoroutes. Aujourd'hui encore, il vous est toujours loisible de le vérifier, ils n'ont pas changé d'avis. Ne me demandez pas dès lors, de m'y opposer, car je n'oserais plus retourner chez moi.

De heer R. Maes. — Wij begrijpen u wel, mijnheer de minister, maar het is toch geen goed argument.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Je devrais me domicilier chez vous et je vous promets que je ne dirai plus, en parlant de votre région, le Nord du pays, mais la région néerlandophone.

Telle est ma situation.

Comme les Luxembourgeois, je désire que ces travaux soient achevés et je serai heureux quand ils seront terminés.

Ne me reprochez pas d'avoir déclaré, à la Chambre comme au Sénat, qu'il n'était plus question d'entreprendre de grands travaux. Cela ne vaut pas seulement pour les routes, mais également pour les ports. On peut certes toujours prévoir de nouveaux aménagements portuaires, monsieur Geldolf.

M. Geldolf. — Je n'ai pas demandé cela.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Reconnaissez que vous êtes toujours demandeur pour Anvers. J'aurais d'ailleurs été étonné qu'il n'en fût pas ainsi.

Lorsque ce matin, j'ai reçu M. Traen de MBZ, il m'a évidemment demandé de ne pas oublier Zeebrugge. Si, demain, je suis amené à recevoir un parlementaire de la région gantoise, il en sera de même, et c'est tout à fait normal. Les parlementaires sont, en effet, là pour défendre l'économie de leur sous-région, et ils le font.

Nous recevons de nombreuses lettres dans lesquelles il nous est reproché de faire plus pour les régions autres que celle à laquelle appartiennent les signataires de ces missives.

Je ne dispose que d'un seul budget. Je souhaiterais, non augmenter les dépenses, mais donner satisfaction à ceux qui m'écrivent.

Malheureusement je ne le puis, car je ne dispose pas des moyens nécessaires.

Je voudrais, par exemple, que soit construite la porte d'Oosterweel.

Puis-je vous rappeler qu'en 1976, lors de la catastrophe de Ruisbroek, M. Defraigne était à la tête du département des Travaux publics? Il l'a quitté au mois d'août et je lui ai succédé. J'ai d'ailleurs signé le plan Sigma.

Depuis 1976, les travaux de rehaussement des digues, à Anvers comme ailleurs où se posaient des problèmes, ont été réalisés sans que jamais ils n'aient entraîné aucune réclamation. J'étais pourtant assez perplexe au départ car il fallait exproprier de petites parcelles appartenant à différents propriétaires et j'ai pensé, à l'époque, que ce serait un travail sans fin. Eh bien non! On avait imaginé un système tel qu'il n'était pas possible de s'y opposer; les expropriations continuaient et tout a très bien marché.

Mais restait le problème de la côte où il n'y avait plus de dunes. On se demandait si, au premier coup de vent, l'eau n'allait pas envahir les terres. C'est vrai que la situation était catastrophique, car il ne restait qu'une demi-dune de profondeur. On a réapprovisionné la côte en sable; cela s'est fait normalement.

La troisième partie du plan Sigma, que j'ai signé, concernait la porte d'Oosterweel. J'étais tellement conscient du problème que j'ai organisé une visite à Londres sur la Tamise pour montrer ce qui avait été réalisé. Tout le monde a reconnu qu'il s'agissait là d'un travail exceptionnel, peu ou rarement exécuté. C'est donc bien un travail qui répond à la détermination de ce qu'est un contrat-cadre. La référence qu'on demande, monsieur Geldolf, ce n'est pas d'avoir fait une douzaine de portes-écluses, mais d'avoir exécuté des travaux qui donnent à l'administration l'assurance que vous êtes capable de réaliser, non pas un travail ordinaire, mais un travail exceptionnel. Ils sont peu nombreux, en Belgique, ceux qui ont construit un port. Il faut remonter fort loin pour en trouver. Il a bien fallu, à un moment donné, choisir dans une série de groupes — et pour mon malheur, c'est moi qui ai présenté ce dossier au Conseil des ministres —, celui qui présentait le plus de garanties.

M. Geldolf. — C'est pour cela que les maisons s'écroulent à Zeebrugge.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — J'ai toujours trouvé que l'Etat aurait fait une bien meilleure affaire en expropriant ces dix ou quinze maisons en plus. Mais on a voulu sauver un maximum d'habitations.

Quand vous faites des travaux d'une telle envergure — ils ont déjà coûté 40 milliards et il y en aura encore pour 30 milliards —, dites-vous bien que cela change la nature du sol et modifie tout l'environnement. C'est ce qui s'est passé. Il ne fallait pas être grand clerc pour savoir qu'il ne servait à rien de laisser ces quelques maisons. Le département des Travaux publics est parfois extrêmement embarrassé. Il reçoit, en effet, des lettres du genre: « Cette maison est à la limite de ce dont vous avez besoin. Ne l'expropriez pas et laissez y vivre ce malheureux pensionné. »

On se laisse fléchir et, après un an, c'est lui qui vient dire: « Expropriez-moi, de grâce. Je ne peux plus vivre dans ce chantier. »

Si, dès le départ, on avait exproprié toute la surface nécessaire, on aurait eu beaucoup moins d'ennuis.

C'est vrai qu'il n'existe en Belgique que trois contrats-cadres. Le plus important, Zeebrugge, sera terminé en 1986 et son coût atteindra quelque 70 milliards. Ce n'est déjà pas mal.

La deuxième: la porte d'Oosterweel qui coûtera entre 25 et 30 milliards. Je ne déclare pas forfait et je ne dis pas qu'on ne fera jamais la porte d'Oosterweel, mais — et vous connaissez aussi bien que moi la position du ministre des Finances — je suis persuadé qu'en 1983 et, vraisemblablement, en 1984 et en 1985, nous n'aurons pas les 30 milliards — qui en feront alors 40 — nécessaires à la réalisation de cet ouvrage d'art exceptionnel et unique, dont l'étude a déjà coûté 687 millions. Le coût de l'étude, à lui seul, prouve la complexité de ce travail. Sans parler de l'étendue de cette étude, car il y a un mètre cube de papier!

En bref, il s'agit là d'un ouvrage magnifique, mais pour lequel nous n'avons pas d'argent. Vous tous qui êtes ici, si, demain, vous vouliez acheter un avion, vous seriez obligés de déclarer forfait car vous n'avez pas l'argent pour l'acheter. C'est exactement ce qui se passe pour la porte d'Oosterweel.

M. Van Ooteghem a lu à cette tribune un texte de monsieur le directeur-général Demoen qui, au départ, n'était pas favorable à cette réalisation, mais qui l'est devenu par la suite et qui, maintenant, insiste pour qu'on fasse la porte d'Oosterweel. Je ne puis que lui répondre que je n'ai pas l'argent voulu.

Il est bien certain qu'une telle opération s'étale sur plusieurs années, mais une fois qu'on a commencé, il devient impossible de s'arrêter.

M. De Bondt. — Il faut d'abord commencer.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Permettez-moi de vous raconter ce qui s'est passé l'année dernière à propos de Berendrecht. Quand je suis arrivé au département, on m'a dit qu'il fallait absolument construire la nouvelle écluse, car Anvers la voulait. A ma question « Avez-vous l'argent? », on a bien dû me répondre: « Non, on n'a pas d'argent. » Et pourtant, il ne s'agissait pas là de 30 milliards, mais de six, sept, voire dix milliards.

Par chance, existait à ce moment-là un système de financement appelé « la tranche sélective ». En 1982 donc, nous avons présenté le dossier de la *Berendrechtsluis* aux responsables de la tranche sélective en précisant:

1° Que nous n'avions pas d'argent pour cette réalisation;

2° Qu'il s'agissait d'une des plus grandes écluses au monde, si pas la plus grande.

Ces responsables ont estimé que Berendrecht serait en quelque sorte un objet placé dans la vitrine de la Belgique, objet dont nous serons fiers, et c'est vrai, et que nous pourrions montrer au monde entier, ce qui est également vrai. En conséquence, ils nous promettaient un montant d'un milliard 359 millions. J'ai reçu cette somme et je me réjouissais de pouvoir faire construire cette écluse que tout le monde réclame, le budget lui-même n'étant pas écorné par cette réalisation, budget qui, je le rappelle, avait été établi par mon honorable prédécesseur.

On a travaillé pendant un an et pendant ce temps, tout a changé. En 1983, à côté du poste « *Berendrechtsluis* », je n'inscris aucun montant dans le budget, me disant que la tranche sélective paiera. Mais on me répond que je fais erreur, que j'ai reçu l'argent une seule fois et que, maintenant, je n'aurai plus un sou.

Il a fallu que nous grattions les fonds de tiroirs, que nous abandonnions des dossiers, afin de pouvoir poursuivre la réalisation de la *Berendrechtsluis*.

Lorsque j'ai rencontré les représentants de la ville d'Anvers et du port, je leur ai bien expliqué qu'il s'agissait d'un choix à faire, que nous disposions d'une certaine somme et qu'ils devaient choisir une priorité. Sera-ce la *Berendrechtsluis*, la porte d'Oosterweel, la *linkeroever* ou autre chose encore? Tout le monde fut d'accord pour choisir l'écluse de Berendrecht. C'est donc la *Berendrechtsluis* que nous avons retenue.

Relisez le *Lloyds anversoïis*. Ce n'est pas une fois seulement qu'il a tenté de démolir le ministre Olivier, mais bien cinquante fois au cours des six premiers mois de 1982, où il n'était pas certain qu'on allait construire l'écluse et alors que je cherchais l'argent pour cette réalisation.

Si je disposais de 150 milliards, je pourrais réaliser tout ce que vous pouvez imaginer. Malheureusement, je ne les ai pas.

Cela étant, je voudrais dire à M. de Seranno combien j'ai apprécié la rédaction de son rapport et le graphique très clair qui permet à chacun de se rendre compte de l'évolution des sommes mises à la disposition du ministre des Travaux publics pour des réalisations qu'on voudrait toujours plus importantes, mais avec des moyens toujours plus limités, ce qui, il va de soi, paraît fort difficile.

J'en viens aux questions de M. Van Ooteghem.

Il a parlé notamment du Haut-Escaut. L'alternat à Tournai sera mis en service à partir du mardi 28 juin.

Je souhaiterais qu'on puisse régler définitivement le problème du pont des Trouis. Malheureusement, nous n'avons jamais pu aboutir à un accord avec nos interlocuteurs à Tournai. On ne peut démolir la ville de Tournai qui, avec Bruges, est sans doute la plus belle ville sur le plan architectural. Il faut donc essayer de protéger cette ville d'art.

Il faut trouver un endroit pour permettre le passage. Nous sommes en pleine concertation, mais, jusqu'à présent, personne n'a pu

convenir de cet endroit. Tout le monde s'accorde à dire cependant : « Vous ne pouvez pas passer ici. »

Il faut pourtant passer quelque part ! Or, à ce jour, je le répète, nous ne sommes pas parvenus à trouver un accord.

Le pont des Trous constitue un obstacle qui n'est pas infranchissable pour les unités de 1 350 tonnes; or, ce que nous cherchons, c'est de faire passer des bateaux de 1 350 tonnes. Alors, que faire ? Comme pour les voitures, il faudra instaurer des signaux rouges et verts permettant le passage alternativement dans un sens puis dans l'autre. Cette solution est un peu simple, mais, dans la situation actuelle et étant donné que la modification du tracé coûtera très cher, elle est peut-être à retenir.

La mise au gabarit de 1 350 tonnes, que nous réalisons à travers toute la Belgique, est en voie d'achèvement. Passé la frontière française, le réseau tombe à 300 tonnes. S'il est bon de revendiquer l'amélioration du réseau des canaux, encore faudrait-il qu'elle soit poursuivie au-delà de la frontière. Le canal Condé-Pommerœul a été amélioré et la circulation sur cette voie est dix fois plus intense qu'à Gand ou Zeebrugge.

Enfin, disons que c'est une réussite lorsque, de l'autre côté de la frontière, les travaux se font en harmonie avec les nôtres.

Vous revenez toujours, monsieur Van Ooteghem, et vous avez raison, avec le problème de l'étude coût-bénéfice.

Je ne prétends pas que la population ait été trompée au moyen de cette étude. Celle-ci a été réalisée à partir de paramètres que je ne conteste pas. Je suis incapable de confirmer qu'une victime de la route coûte à notre pays 6,5 millions de francs belges. C'est pourquoi nous nous sommes adressés à des spécialistes pour trancher ce genre de problèmes et, en l'occurrence, à des professeurs d'université.

Par contre, je puis me tourner vers mon administration lorsque j'ai des problèmes de prix, car en cette matière elle est très compétente. Quand je l'interroge pour savoir si des évaluations de coûts sont exactes, elle me répond qu'il n'en est rien et qu'elles sont basées sur des prix différents. Bien entendu, je dois actualiser les coûts et c'est bien ce qui m'intéresse. Je ne demande pas, pour faire plaisir à Louis Olivier, une étude subjective, plus maniable qui me permettrait de rejeter ou non certains travaux.

Ce qui importe, c'est que les travaux nécessaires à l'ensemble du pays — et non à une partie — soient réalisés.

A plusieurs reprises, on nous a suggéré de régionaliser les travaux. Il serait dangereux d'en arriver à cette situation.

Certains prétendent que nous réalisons beaucoup plus de travaux dans la région francophone. C'est inexact. En définitive et en dépit de nos efforts pour équilibrer les travaux, la Flandre enlève la plus grosse part. Il convient d'être attentif au fait que fréquemment des entreprises néerlandophones viennent travailler dans la région francophone. Le jour où ce secteur sera régionalisé, quelles haines corses allons-nous voir naître ?

Pour ma part, je souhaite que le travail soit accessible à tous, même si c'est pour au moins dix ans et compte tenu du fait que le département des Travaux publics s'est vu retrancher une partie de ses crédits. Sinon, je vous certifie que les problèmes commenceront.

Ecoutez la RTBF qui conseille à ses auditeurs de n'acheter que des produits wallons, pendant que la BRT conseille sans doute de se tourner vers les produits flamands ! Dans quel pays vivons-nous donc ? Bientôt nous connaîtrons des problèmes aussi graves dans les relations entre la région francophone et la région néerlandophone que ceux que connaît la France avec la Corse. Encore heureux que les Belges soient suffisamment raisonnables pour ne pas sortir les armes...

C'est de la folie furieuse. Plus on avance, plus on complique. Plus on complique, moins on en sort. Finalement plus personne ne veut bouger et nous devenons semblables à des statues de sel...

Le problème est extrêmement difficile et je vous livre vraiment le fond de ma pensée à cet égard : ceux qui veulent prendre position en cette matière doivent être attentifs à toutes les conséquences.

Vous n'ignorez pas que les entreprises commencent à essaimer parce qu'elles s'interrogent sur l'avenir. Une entreprise située dans la région néerlandophone crée une filiale en région wallonne ou une entreprise située à Bruxelles en crée une en région néerlandophone et en région wallonne. Si vous lisez l'*Echo de la Bourse*, vous constaterez que chaque firme du secteur de la construction dispose de cent pour cent de titres dans telle autre entreprise.

Pourquoi le font-elles ? Tout simplement pour prévenir les difficultés qu'elles redoutent.

M. Van Ooteghem. — Cela procure du travail.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Non, monsieur Van Ooteghem, le travail ne leur manque pas. Ne croyez pas que si, subitement, une entreprise de Bruxelles établit une filiale à Anvers et une autre à Namur, c'est par manque de travail. En effet, si vous faites le compte, vous arriverez à la même somme de travail. Il s'agit simplement d'une précaution. Si vous visitez ces trois entreprises, vous constaterez que rien n'a changé et que c'est toujours le même personnel qui y travaille.

Tout cela est une belle façade, une belle image ! Et pourtant, assurer la représentation de la Belgique consiste à montrer quels travaux nous sommes capables de réaliser. C'est ce que nous essayons de faire. On nous a reproché l'ascenseur de Strépy-Thieu. Or, des délégations sont déjà venues de très loin, notamment d'Asie, pour voir comment on a pu réaliser un ascenseur qui, prenant un bateau de 1 350 tonnes, avec la cuve et l'eau qu'elle contient, monte le tout à une hauteur de 73 mètres. Cela n'existe nulle part ailleurs.

M. Geldolf. — C'est comme les pyramides. Elles sont aussi uniques au monde !

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Les pyramides, bien sûr, mais elles sont tout à fait différentes d'un bateau de 1 350 tonnes !

Mais revenons aux travaux dont je vous parlais à l'instant. Ce sont des ouvrages formidables que le monde entier nous envie. Nous ne devons pas en arriver à nous les reprocher entre frères. Sinon, on peut vraiment « fermer boutique ! ».

M. Aubecq m'a posé une seule question relative aux grandes infrastructures dans le Brabant wallon.

En ce qui concerne la route nationale 226 Bousval-Genappe, l'étude est terminée; pour la traversée de Grez-Doiceau, l'étude est en cours.

Pour ce qui est de la route nationale 168, l'étude est en cours et pour la route nationale 275, l'étude est entamée pour le contournement nord de Wavre.

Des chantiers sont en cours sur la route nationale 226, à l'est de la route A4, entre la route nationale 43 et la route nationale 37, ainsi qu'à l'ouest de l'A4 jusqu'à la route nationale 37 à Bousval.

Les travaux sont programmés pour les années 1983 à 1986 et reprennent la totalité du programme que voici :

a) Route nationale 226 :

Adjudication 1983 : Bousval-Genappe (phase 1) - 3 km;

Adjudication 1984 : Bousval-Genappe (phase 2) - 3 km;

Adjudication 1985 : Traversée de Grez-Doiceau;

Adjudication 1986 : Genappe-Nivelles.

b) Route nationale 168 :

Adjudication 1983 : Echangeur de la Malaise-Clairs Vallons;

Adjudication 1984 : Clairs Vallons-avenue Baudouin 1^{er} (route nationale 253).

c) Route nationale 275 (contournement nord de Wavre) :

Adjudication 1984 : Première partie;

Adjudication 1985 : Deuxième partie.

M. Seeuws a posé un certain nombre de questions et a souhaité que priorité soit donnée à l'achèvement et à l'entretien. J'ai tendance à le rejoindre sur ce point; je me suis déjà expliqué à ce propos.

Il demande quand les grandes voies navigables à 1 350 tonnes seront achevées. Je crois pouvoir lui répondre, sans avoir le programme sous les yeux, que les derniers travaux de la mise au gabarit de 1 350 tonnes pourront être exécutés dans trois ou quatre ans. Pour 1990 en principe, ces travaux devraient être terminés. J'insiste sur le conditionnel. Il s'agit, bien entendu, du programme qui avait été retenu. Si vous y ajoutez de nouvelles voies d'eau, les travaux devront être reprogrammés pour l'avenir.

Le problème de la protection contre les inondations et celui des *potpolders* ont également été évoqués. Mme Maes a dit que le plus beau et le plus grand *potpolder* était la rive gauche.

Je n'ai tout de même rien fait pour que la rive gauche cesse d'être un *potpolder* et devienne un terrain industriel. C'est ainsi, et je suppose que vous ne voudriez pas qu'on le démolisse pour refaire un *potpolder* de la rive gauche. Il faut être logique : on ne peut tout effacer d'un coup d'éponge en disant que c'est le passé, que ce furent des décisions ridicules, qu'on va supprimer Zeebrugge et la rive

gauche, dont on n'avait pas besoin. Et Louis Olivier va se retrouver au milieu du désert! (*Sourires.*)

Cela n'est pas possible. Nous sommes en 1983. Nous ne devons pas nous retourner sur le passé; c'est la tâche des historiens. Nous devons décider de ce qu'on fera, non pas dans vingt-cinq ans, mais en 1983, 1984 et 1985, c'est-à-dire dans un avenir tout proche.

Le problème d'Oosterweel se double encore du fait qu'après qu'un de mes honorables prédécesseurs eut décidé de faire faire cette étude, la Kul en a publié une. Je ne sais pas qui la lui avait demandée; peut-être était-ce M. Chabert? Aux termes de cette étude, les auteurs affirment que ce *stormstuw* est inutile et qu'il convient de créer six *potpolders*.

On m'a réclamé cette étude de la Kul à cor et à cri. Mais cela représente six livres. Je ne pouvais envoyer six livres à chaque parlementaire!

Nous avons donc demandé aux auteurs un résumé de leur ouvrage. Nous avions tenté d'en faire un nous-mêmes, mais ils ont estimé que notre résumé n'était pas bon. Ils nous ont donc transmis celui qu'ils avaient rédigé et je l'ai communiqué à ceux qui estimaient qu'une position devait être prise pour ou contre la porte d'Oosterweel.

La situation n'a pas changé. Quel est le risque? C'est une crue, une marée-tempête qui peut se produire tous les dix mille ans. Le *potpolder* d'Oosterweel est calculé pour résister à une marée-tempête d'une force maximum qui doit arriver tous les dix mille ans. Or, nous venons d'en avoir une en 1976. Logiquement, cela ne doit pas recommencer demain à moins que nous ayons vraiment toutes les malchances.

Dans ces conditions, on a envisagé la possibilité de ne pas tabler sur un danger maximal. Courons-nous le risque formidable d'une telle inondation catastrophique, alors que nous avons effectué déjà certains travaux? On m'a fait remarquer qu'en Hollande on s'est mis à l'abri derrière des montagnes et que, par conséquent, l'effet d'une marée-tempête risque de se produire plus loin, à l'intérieur du pays. Cette première réponse me paraît assez raisonnable et exacte.

Je conclus donc: la porte d'Oosterweel redevient nécessaire une fois tous les dix mille ans. Ce n'est pas près d'arriver, me rétorque-t-on.

On s'est alors livré à un calcul: quelle est la marée-tempête qui survient une fois tous les cent ans? On me signale que les digues que j'ai fait établir sont suffisantes. Seul subsiste un risque sur cent de connaître l'accident. C'est très important mais, comme je vous l'ai dit, une seule chose peut me conditionner, c'est l'absence d'argent.

Je pense avoir ainsi suffisamment répondu à propos de ce dossier et vous prie d'excuser le fait que j'ai quelque peu disserté sur ce projet extrêmement important.

On m'a parlé aussi du problème du canal Gand-Terneuzen en me posant la question de savoir si l'on allait continuer à remplir les puits. Cela me paraît impossible, puisque dans deux ou trois ans, ils seront pleins. Jusqu'à présent, toute la terre de dragage du canal Gand-Terneuzen a été déposée dans ces puits et, à l'heure actuelle, ce travail est terminé.

Nous en arrivons alors à un problème d'étude. Vous savez que la terre du canal Gand-Terneuzen est fortement polluée et constitue un réel danger. Il nous est donc impossible de la déposer n'importe où. On nous a fait la proposition de la faire passer dans un énorme four pour la brûler. Quant à moi, je crains vraiment que l'entreprise, quelle qu'elle soit, qui ferait une proposition de ce genre ne conçoive le four de telle façon que, pour finir, elle soit la seule capable d'effectuer le travail.

Nous avons alors demandé qu'un groupe de spécialistes, hollandais, scandinaves ou autres, étudient ce travail important. N'oublions pas que le fond du canal Gand-Terneuzen est rempli de saleté qui atteint plus d'un mètre de hauteur. Le premier travail de dragage superficiel qui devra être exécuté ces trois années coûtera près de 60 millions. Le contrat devrait être bientôt signé, mais vous savez qu'à l'administration, les choses n'avancent pas toujours aussi vite qu'on le souhaite. J'espère en tout cas que l'étude pourra commencer cette année. Elle durera, en principe, trois ans. Actuellement, la quille des bateaux rase presque le fond du canal. Les travaux de dragage définitif devront permettre l'enlèvement d'un mètre de terre polluée et de métaux divers.

Plusieurs intervenants m'ont également parlé des pistes cyclables. Comme l'a dit l'honorable rapporteur, il est exact, qu'à un moment donné, un milliard, qui n'a d'ailleurs pas été utilisé, a été inscrit au budget à ce sujet; avant cela, rien n'était prévu. Plutôt que de faire passer, en cours d'année, des milliards à gauche et à droite, suivant la

volonté du ministre, il me paraît beaucoup plus logique de n'accorder que 500 millions, mais de les dépenser.

A l'heure présente, le système me paraît enclenché; dans toutes les provinces, on commence à construire des pistes cyclables. On a d'ailleurs fait suffisamment de bruit à ce sujet pour que tous les bourgmestres, qui viennent d'être élus ou réélus, aient à cœur de créer de nombreuses pistes cyclables afin que, dans six ans, lors des prochaines élections, ils puissent s'en prévaloir pour prouver qu'ils ont été de bons bourgmestres.

Plusieurs intervenants ont parlé du problème de la construction. Nombreux sont ceux qui oublient que je ne suis plus très concerné par la construction de logements. Il est exact qu'auparavant, le ministère des Travaux publics, par le biais de la Société nationale du Logement et de la Société nationale terrienne, avait une compétence importante dans le secteur du logement. Actuellement, il n'en va plus de même; ces deux sociétés se sont « envolées », définitivement, depuis le début de 1983. Le 1^{er} juillet 1982, on a envoyé les ordres de transfert et le 1^{er} janvier 1983, ces fonctionnaires — plus de 1 300 — ont quitté progressivement le ministère des Travaux publics. Tout l'urbanisme, tous les travaux subsidiés, tout ce qui vise le logement a été transféré vers les régions, ainsi que une partie du personnel attaché au Plan vert ou autres activités de ce genre. Ces fonctionnaires, à présent, continuent à travailler pour les régions, une partie pour la Région flamande, une pour la Région wallonne et une pour Bruxelles.

On a, pour toutes ces raisons, à mon avis, cessé d'avoir une certaine unité de vue dans le domaine du logement; on n'a plus la superficie nécessaire pour entraîner les emprunts.

A la suite de la diminution de la TVA, 12 milliards ne sont pas rentrés dans les caisses du Trésor. On a dit, à la table ronde de la construction, qu'il faudrait ajuster les calculs car cela fait travailler du monde. Mais s'il est vrai qu'un certain nombre d'ouvriers ou de petits patrons ont été remis au travail, n'était-ce pas là le but de l'action? Parvenir à détecter ceux qui ont été remis au travail est chose difficile. Il faudra, un jour, organiser un débat fondamental sur les grands principes qui dirigent le département des Travaux publics, surtout si certains voulaient, à un moment donné, supprimer ledit département.

M. Trussart a exposé un certain nombre de principes à cette tribune. Je ne m'y oppose pas, mais vous avez pu constater qu'à son sens, tout était, ou trop grand, ou trop beau, sinon fondamentalement inutile.

La cité administrative est-elle rentable? Je n'en sais rien: elle n'est pas encore occupée et ne le sera que l'année prochaine. Est-elle mal implantée? C'est possible, mais son implantation fut décidée il y a vingt ans; on travaille depuis vingt ans à cet énorme bâtiment qui a coûté formidablement cher. Le fallait-il? Je l'ignore, mais serais-je d'avis qu'il n'était pas nécessaire, que je serais tout de même obligé de constater qu'il est terminé: les regrets ne servent pas à grand-chose!

C'est la seconde fois qu'on me pose la question du rapport entre les Travaux publics et la Défense nationale. J'aurais tendance à répondre qu'ils sont excellents, mais cela ne signifie rien. Ce que je peux dire, c'est qu'il n'existe pas une seule route conditionnée par les besoins de la Défense nationale, et pas un seul avion conditionné pour pouvoir atterrir sur une de nos routes. Ceux qui affirment pareille chose rêvent; ils ont lu des bandes dessinées et vu de mauvais feuillets! Ces rapports n'existent pas. Jamais le ministre de la Défense nationale ne me dit, comme au temps de Napoléon: « Les soldats vont devoir aller vers l'est ou vers le sud. »

M. Bascour, vice-président, reprend la présidence de l'assemblée

Maintenant, les tanks passent à travers tout; ils n'ont plus besoin de route. La Défense nationale n'a rigoureusement rien à voir avec la construction des routes. Je ne sais pas qui a lancé ce canard, mais c'est affolant!

Pour ce qui concerne les travaux dans la province de Namur, ils seraient tous mauvais! Mais, heureusement, M. Trussart a eu la gentillesse de dire que, très souvent, ils étaient revendiqués par les conseils communaux de l'endroit. Cela me rassure sur la concordance de ces travaux avec les vœux de la population.

Je lui communiquerai par lettre la liste des travaux.

M. Vannieuwenhuyze, qui a eu la gentillesse de me donner communication de l'exposé qu'il vient de faire, recevra également une réponse à toutes les questions qu'il a posées.

Il m'a tout d'abord remercié, ce que j'ai apprécié, pour tout ce qui avait été réalisé par mon département.

Je crois qu'il n'y a aucune raison pour que l'arrondissement de Roeselare-Tielt soit défavorisé par rapport à d'autres, mais nous vérifierons s'il existe l'une ou l'autre lacune dans le programme établi. La première année la tranche prévue peut n'être que de 50 millions et la seconde de 150 millions, mais de toute façon, le programme doit être respecté.

Vous êtes, monsieur Lepaffe, partisan de la construction de locaux administratifs et adversaire de la location.

Je dirai à M. De Seranno que je me rallie, sur ce point, à l'avis de M. Lepaffe. J'ai, en effet, toujours pensé que les fonctionnaires devaient être installés dans leurs murs. Il est vrai que l'argument soulevé par M. De Seranno est d'ordre budgétaire.

Il est exact qu'au cours des vingt dernières années, nous avons dû supporter d'énormes charges résultant de la modernisation du réseau routier et de l'effort considérable fourni pour l'amélioration des voies hydrauliques. Il suffit pour s'en rendre compte, de se référer au schéma figurant dans le rapport. Les montants investis furent d'abord très importants, ils sont ensuite descendus à la hauteur plus raisonnable, et bientôt nous risquons fort de nous retrouver au même niveau que Zeebrugge. De toute façon, on ne pourra jamais trouver de solution aux inquiétudes qu'entraîne la situation actuelle.

Lorsque l'Etat est propriétaire du bâtiment et y installe ses fonctionnaires, ceux-ci ont tendance à demander aux services des Travaux publics de rafraîchir les locaux dans lesquels ils se trouvent. Par contre, s'ils sont installés dans un bâtiment loué, dès que le bail de neuf ans est achevé, très souvent ils demandent de pouvoir s'installer ailleurs. Le propriétaire des bâtiments sera d'ailleurs largement indemnisé si des dégâts sont constatés lors de l'état des lieux de sortie.

Vous avez parlé, monsieur Lepaffe, du problème du cloisonnement. Il est exact qu'on a cloisonné, mais que voulez-vous ?

Je ne puis, en tant que ministre des Travaux publics, accorder la moindre somme de mon budget aux sociétés de logement pas plus que je ne puis aider la commune de Saint-Josse qui pourtant en a grand besoin. Je ne nie nullement les besoins des autres mais je ne puis faire ce que je désire des crédits repris à mon budget. Croyez bien que s'il en était ainsi, je sais ce que j'en ferais; mais je ne le puis.

Je dois, en effet, affecter ces sommes à un programme déterminé. Je dispose d'ailleurs d'un programme de réserve pour le cas où l'on disposerait d'un reliquat. Il serait ainsi affecté à des travaux supplémentaires plutôt que de retourner au Trésor.

Si demain, je m'opposais à cette idée, je disposerais d'un supplément budgétaire de 10 milliards qu'il me serait demandé d'affecter à d'autres fins. Je répondrais: vous envisagez de mettre ainsi des gens au travail, excellente idée! Malheureusement, un nombre équivalent sera mis au chômage. Il faut, à mon avis, être logique.

Mettre au travail, dans le secteur de la construction, des ouvriers et en mettre d'autres, habitant la même ville, mais occupés à des travaux routiers ou hydrauliques au chômage ne sert pas à grand-chose. Je le répète: j'achève les programmes entamés. Dans dix ans, tout sera terminé, si on veut bien ne pas imaginer de nouveaux travaux. Les 50 milliards seront alors réduits à quelque quinze ou vingt milliards pour les travaux d'entretien, une trentaine de milliards étant ainsi récupérés.

J'aimerais revenir dans vingt ans comme une petite souris. Je parie que, d'ici là, les parlementaires auront imaginé de nouveaux programmes qui ne sont nullement prévus dans les dossiers à l'heure actuelle.

M. De Seranno. — Dans vingt ans? Vous paierez encore les dettes d'aujourd'hui!

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — C'est exact, mais celui qui achète une petite maison de 2 millions la rembourse aussi durant vingt années.

On nous a demandé de réaliser un réseau formidable, et ce n'est pas pour le plaisir de faire concurrence aux chemins de fer. C'est plutôt le contraire qui se passe. Le canal Albert a été construit pour que le charbon de Genk puisse être acheminé vers Liège. Mais le jour de l'ouverture du canal, le chemin de fer a baissé son prix de 50 p.c. Qui fait concurrence à l'autre? A mon grand regret, je suis obligé de constater qu'on double parfois inutilement les possibilités de transport.

Vous avez toutefois lancé une idée qui me paraît intéressante, monsieur Lepaffe. Actuellement d'ailleurs, le ministre des Finances fait dresser l'inventaire de toutes les terres qui appartiennent à l'Etat. Il est, en effet, infiniment regrettable de laisser ces terres inemployées, improductives. Nous ne pouvons pas les céder mais peut-être pourrait-on charger le ministre des Finances de procéder à la vente ou à la cession de certaines terres, par exemple, aux communes qui le demanderaient. On pourrait ainsi éclaircir rapidement la situation. Si nous pouvions mettre des terres, avec un bail emphytéotique — ce qui nous est interdit jusqu'à présent — à la disposition de personnes qui désirent construire, nous leur faciliterions l'accès à la propriété.

Je ne vous parlerai pas de la simplification administrative. En 1975 déjà, alors que j'étais au département des Classes moyennes, j'ai mis sur pied une commission à cet effet. Cette commission, qui peut se saisir de tous les dossiers, a été remise au travail tout récemment, par arrêté royal cette fois, mais il faudrait que les autres administrations suivent.

Monsieur le président De Bondt, vous avez parlé du *Liefkenshoek-tunnel* avec un certain scepticisme. Il est vrai que nous avons imaginé un système qui n'existait pas encore en Belgique, dans le genre du péage sur les autoroutes françaises. En fait, il ne s'agit pas de concession mais plutôt de promotion d'un ouvrage d'art.

Fallait-il vraiment placer ce tunnel à cet endroit plutôt qu'à un autre? Je n'en sais rien. Mais d'autres que moi, dont des spécialistes, ont estimé que c'était là qu'il devait se trouver.

Je suis également incapable de vous dire si l'on réalisera un tunnel foré ou si l'on déposera le tunnel dans le fond du fleuve. La décision sera prise quand les résultats des études seront connus.

De même, il m'est impossible d'estimer le «péage» qui sera réclamé. Une première étude faite par un groupe le fixait à 50 francs, soit à peine deux verres de bière, ce qui me paraît ridiculement bas puisque le tunnel permettra d'éviter un détour de 40 kilomètres.

A deux reprises successives, j'ai présenté ce dossier devant le Conseil des ministres qui a chaque fois marqué son accord. L'appel à la concurrence sera lancé pendant les vacances. Deux groupes se sont déjà manifestés et l'on m'a dit qu'il y en aurait encore un, à tout le moins. Un problème très important se posera et qu'il faudra régler, celui des entreprises étrangères. Si, pour un travail de 10 milliards, une entreprise belge veut bien se déplacer au Gabon, une entreprise anglaise peut aussi venir travailler à Anvers!

Pour la fin de l'année, on aura déterminé le groupe et il lui apportera alors de travailler.

J'ajoute que la réalisation du *Liefkenshoek-tunnel* entraînera une liaison avec le réseau existant. Quand l'administration m'a fait parvenir son document, le tunnel passait sous l'Escaut. Il était relié au nord, vers la Hollande, et, pour une partie, vers le sud, pour atteindre l'autoroute. Le reste du grand ring d'Anvers ne figure dans aucun programme. Quand j'ai présenté le dossier du *Liefkenshoek-tunnel* au CMCES, on m'a répondu: «De toute façon, on ne vous donne pas l'argent pour construire la partie routière. Vous devrez prévoir cette réalisation dans votre enveloppe budgétaire.» J'ai marqué mon accord en précisant toutefois que je ne voulais pas entamer ces travaux routiers avant que le dossier du tunnel ne soit en ordre. J'ai voulu vous citer l'exemple d'un programme qui n'existait pas, et qui, à un moment donné, doit être réalisé.

Quant au problème de la rive gauche, je ne vois pas pourquoi M. De Bondt me reproche d'aborder cette question de manière brutale. Etant donné les milliards déjà investis en cette matière, il conviendrait à un moment donné de les rentabiliser. Qu'ils le soient sur la rive gauche d'Anvers, dans le port de Zeebrugge, cela m'est absolument égal. Il faut achever ce qui est entamé, notamment dans les cantons de l'Est car, partout, des petits morceaux ont été oubliés et ont posé des problèmes.

Il s'agit en fait d'une question de priorité. Nous n'effectuerons pas de travaux inutiles, mais il se peut qu'un jour se pose une question qui n'existe pas actuellement. Fera-t-on le canal de Baalhoek? Tout le monde dit qu'il faut abandonner cette idée. Dans les négociations avec les Pays-Bas, les Hollandais ne parlent plus du canal de Baalhoek, car ils se rendent compte que probablement cette réalisation ne pourra se faire, mais ils marchandent au sujet de l'approfondissement de 43 à 48 pieds.

Suite à la réunion qui s'est tenue l'année dernière, le gouvernement a immédiatement instauré une commission technique de la Meuse et en a désigné les membres. Il a invité cette commission, comme la commission technique de l'Escaut, à dresser son cahier technique de revendications. Nous allons discuter, sans tarder, avec la Hollande, mais nous ne pouvons passer sous silence que le problème de l'eau

suscite un retentissement au niveau de la région car, vous le savez, une partie de l'eau est régionalisée. Ainsi, l'eau froide est entre les mains de la région, l'eau chaude entre celles du national. La question est de savoir quand elle est froide et quand elle est chaude !

A partir d'un certain moment, l'eau froide est du domaine de la région, donc du ministre Féaux.

Par conséquent, ma position est de demander que les régions soient associées à la négociation. Je présume que personne ici n'est d'un avis contraire.

M. Geldolf. — Les négociations ont été terminées en 1975. Depuis lors, les négociations se sont encore poursuivies et elles peuvent se poursuivre indéfiniment si on ne veut pas aboutir. Voilà le problème.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Je n'y puis rien.

M. Geldolf. — Vous faites toujours la même réponse. C'est un aveu d'impuissance.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — En effet, d'autant plus que, maintenant, c'est un traité international qu'il faut négocier, ce qui est du ressort du département des Relations extérieures, vous le savez aussi bien que moi. Le ministre des Relations extérieures est intéressé au premier chef par ce dossier.

M. Geldolf. — Monsieur le ministre, si j'ai bien compris ce que vous avez dit tout à l'heure, le gouvernement abandonnerait le canal de Baalhoek ?

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Le gouvernement n'a rien abandonné du tout, mais ce dossier n'est pas au programme ni de 1983 ni au programme triennal. Les Pays-Bas ne nous permettront jamais de réaliser le canal de Baalhoek. Nous tentons de négocier l'approfondissement de l'Escaut de 43 à 48 pieds contre la fourniture d'une quantité d'eau d'une certaine qualité.

M. Geldolf. — Ces éléments ne doivent pas intervenir dans le panier des négociations.

C'est une négociation très inégale.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Je regrette infiniment. Nous procédons actuellement à un dragage d'entretien, faute de pouvoir effectuer un dragage d'approfondissement.

M. Geldolf. — Savez-vous ce que rapportent ces travaux à la Société de dragage et derrière elle, à la Société générale ? C'est la seule raison pour laquelle on ne peut pas procéder à un approfondissement définitif.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Mon homologue aux Pays-Bas ne m'a pas confié qu'il cherchait à faire des faveurs à la Société générale, mais il m'a informé que je n'approfondirais pas le lit de l'Escaut d'un pied.

Depuis lors, nous continuons l'entretien mais, et je le regrette, nous n'avons pas l'autorisation de draguer en profondeur sur le territoire hollandais. Ces informations ont été publiées dans toute la presse au lendemain du rendez-vous que le ministre des Communications et moi-même avons eu à La Haye. Un communiqué de presse a repris les informations que je vous livre maintenant.

Tous les représentants de la ville d'Anvers qui sont venus me trouver, sont au courant de cette situation.

M. Geldolf. — Je me demande si le ministre des Affaires étrangères répondra dans le même sens que vous à cette question.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Vous pouvez l'interroger à ce sujet. Il est tenu de vous répondre.

M. Eicher a abordé le problème des litiges — le total atteint six milliards de francs — dont nul ne sait s'ils sont du ressort national ou régional. Depuis 1980, on sait ce qui est de la compétence des régions et jusqu'en 1975, tout dépendait de l'Etat. Entre ces deux dates, la régionalisation de 1975 est intervenue. Or, c'est alors que les plans de secteurs ont été publiés, sans tenir compte des lotissements existants.

Je me souviens avoir vu, en 1976, un énorme lotissement à Schoten, pour lequel l'Etat a été obligé de payer 350 millions parce qu'il n'en avait pas tenu compte. Après avoir effectué un calcul, on est arrivé à la conclusion que des sommes importantes devront être payées par les pouvoirs publics. Mais personne n'est capable de dire si, la décision ayant été prise du temps de la régionalisation provisoire, par le ministre régional, mais qui se trouvait toujours à ce moment à l'intérieur du gouvernement national, si c'est le gouvernement national ou la région qui va devoir payer. On attend la Cour d'arbitrage pour trancher. Je souhaite que cela n'émarge pas à mon budget; mais si cela devait être le cas, je vous garantis que je paierais. J'estime que nous sommes dans un Etat de droit et si l'Etat est condamné, il doit payer. S'il s'agit de 6 milliards, cette somme viendra donc en déduction de mon budget. Je ne peux pas agir autrement. Il me semble que mon raisonnement est absolument logique.

Mme Maes a également parlé du problème de la rive gauche, du *Liefkenshoecktunnel*. J'ai déjà répondu à ces problèmes.

M. Claeys a parlé, lui, de la dissolution de l'intercommunale E3. Je répète que quand je suis arrivé au gouvernement en décembre 1981, on m'a dit: dans quinze jours les intercommunales, qui ont été supprimées par une décision du gouvernement, rentrent dans le sein — si je puis dire — du département des Travaux publics, à l'exception d'une seule qui est l'E3. La loi disait que cette dernière devrait, à son tour, revenir au département des Travaux publics lorsque serait réglé le problème du personnel.

Dès lors, nous nous sommes attelés à ce problème. Dans cette intercommunale travaillaient des personnes sous le régime de contrats qu'on renouvelait tacitement.

Du fait de leur entrée au département des Travaux publics, les membres de ce personnel sont devenus des agents de l'Etat, ce qui constituait une garantie assez importante. Mais ces personnes jouissaient d'un traitement de 10 p.c. supérieur à celui du personnel des Travaux publics. J'ignore pourquoi. Imaginez la situation: deux rédacteurs faisant un travail identique, mais l'un gagnant dix p.c. de plus que l'autre !

Il est certain qu'un ajustement, vers le haut bien sûr, aurait été demandé. Mon budget en aurait évidemment subi les conséquences !

Des tractations ont eu lieu. En contrepartie du titre d'agents de l'Etat, ces personnes ont accepté de laisser tomber les 10 p.c. supplémentaires.

Personne n'a réclamé ni ne s'est mis en grève et l'opération s'est faite, dirais-je, sans la moindre douleur.

M. Geldolf. — Personne n'a réclamé ? Il ne faut quand même pas exagérer !

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Peut-être, effectivement certains ont-ils dit: c'est scandaleux, comme il y en a tous les jours qui me disent que ce que fait le ministre des Finances est scandaleux.

M. R. Maes. — Ils ont raison !

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Il est vrai qu'ils ont raison de ne pas être satisfaits du fait que leur traitement ait été aligné sur celui des agents de l'Etat, mais il n'y avait pas moyen de faire autrement. Ces agents travaillent maintenant dans un cadre d'extinction à l'intérieur du cadre d'extinction du Fonds de Routes...

M. Geldolf. — Un avant-projet des pouvoirs spéciaux !

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Mais non, pas du tout. Nous avons essayé de trouver une solution au problème du personnel et quand cela a été fait, on a envisagé la suppression de l'intercommunale. Etant en liquidation, sa situation devrait normalement être réglée pour le 1^{er} janvier 1984.

J'en terminerai avec vos questions, monsieur Maes, en disant qu'on peut effectivement se demander pourquoi j'établis un équilibre.

Lorsque je fais l'examen de mon budget, je suis bien obligé de me souvenir que, lorsque je parle à Anvers ou à Bruges, un jour, à Namur ou à Arlon un autre jour, tout le monde me demande quels sont les équilibres de mon budget.

J'ai cherché à respecter des équilibres que j'ai trouvés à mon arrivée au département, et qui me paraissaient assez logiques. Ces équilibres sont globaux. Mais on estime qu'il faut globaliser au

niveau de tout le budget de l'Etat. Je suis absolument incapable de globaliser l'économique, les travaux des communications, etc. Je dispose d'un budget d'une certaine importance qui autorise une relative globalisation des différents services: Les voies hydrauliques, les ports, les routes, les bâtiments. Tout cela produit une somme que le rapporteur vous a citée tantôt.

Nous avons réalisé cet équilibre de l'ensemble des crédits mis à notre disposition. On peut estimer qu'il en faudrait un peu plus ou un peu moins; c'est une question d'appréciation. Dans la Région wallonne, on pense qu'on ne reçoit pas assez; dans la Région flamande, on est aussi de cet avis. Sur ce point, mon opinion ne varie pas. Mon successeur en changera peut-être, si j'ai un jour un successeur, mais j'essaie de régler ce problème avec la plus grande objectivité. Et nul n'oserait affirmer que parce qu'un jour, il a signé un article où il est dit que je suis le dernier des imbéciles, on n'a pas construit une route dans sa commune. Si la nécessité de cette route est prouvée, elle y passera, malgré tout. C'est un problème qui se situe en dehors de toutes les injures qu'on peut me jeter à la tête, parce que l'auteur de ces injures n'est pas le seul utilisateur de la route ou de la voie hydraulique; c'est toute la population qui est en cause et l'on ne me fera pas changer d'avis en m'injuriant.

Vous avez parlé du terminal gazier. Je ne sais ce qu'il va en advenir. Distrigaz va-t-il le réaliser? En tout cas, je puis dire une chose: Terminal gazier ou pas, l'achèvement de l'avant-port de Zeebrugge et l'utilisation de l'écluse et de l'arrière-port doivent devenir une réalité. La Belgique n'a pas investi d'abord quarante milliards et puis encore trente milliards dans ce projet pour que ce soit inutile. Il faut donc effectuer les travaux.

Mon souhait le plus vif est que l'entente règne entre les grandes organisations portuaires, au sein de la commission portuaire, de n'importe quelle commission ou groupe informel et qu'on ne songe pas toujours à s'entre-tuer. Pourquoi faut-il toujours se traiter en frères ennemis en se disant: c'est toi qui m'as pris mes billes, c'est toi qui viens voir mes clients et cours sur mes brisées? N'y a-t-il pas moyen, dans le vaste monde de la navigation, de trouver des créneaux où l'on ne soit pas adversaires? On doit tout de même pouvoir trouver, en Europe ou plus loin des ports où il serait possible de nouer des contacts.

M. Geldolf. — C'est assez naïf, monsieur le ministre.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Monsieur Geldolf, vous pouvez aller trouver les représentants de Zeebrugge à ma place. Peut-être aurez-vous plus de succès que moi.

M. Geldolf. — Si vous ne me donnez pas d'autres réponses, je vous poserai les mêmes questions tout à l'heure.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — J'essaierai de vous donner les réponses que je puis donner, croyez-moi.

Vous avez également parlé du tunnel du Rupel, monsieur Maes. C'est vrai qu'en 1976, le litige se montait à 500 millions. Je viens de le régler pour un montant de 975 millions.

Entre-temps, en effet, les discussions ont été poursuivies; une solution a été trouvée. Nous essayons de faire de même pour tous les travaux qui, parfois, restent en souffrance pendant dix, quinze ou vingt ans et au sujet desquels on se dispute à coups d'experts.

Je crois avoir ainsi répondu sur la plupart des dossiers.

Il me reste à dire un mot de l'installation des Communautés européennes et de l'éclairage des autoroutes.

Chaque fois qu'il est touché à l'éclairage, nous recevons une pétition, en sens contraire. Si la suppression d'un éclairage est proposée, on nous fournit immédiatement, comme par hasard, une étude dont il résulte que, depuis sa suppression entre minuit et demie et cinq heures et demi du matin, de nombreux accidents supplémentaires sont à déplorer.

Prouver qu'ils sont la conséquence de cette suppression est, naturellement, absolument impossible. Tout ce que je puis vous dire, c'est que je fais le maximum pour assurer la sécurité.

Je ne sais si vous circulez souvent sur les autoroutes la nuit, ce qui est mon cas. Il est, bien entendu, beaucoup plus agréable de conduire sur une autoroute éclairée, ce qui vous procure incontestablement tranquillité et sécurité.

Les travaux actuellement en cours sur la nationale quatre sont également très importants, car ils permettront, grâce au séparateur central, d'éviter la rencontre de véhicules circulant en sens inverse.

J'en arrive maintenant à l'immeuble des Communautés. Depuis dix ans on en discute. Il serait temps de savoir si la Belgique souhaite ou non, que les Communautés s'installent définitivement sur son territoire. C'est une question de principe. Si l'on souhaite leur installation, tout comme lorsqu'on tient à signer un contrat, il faut faire le nécessaire.

Dans le cas présent, la construction d'un immeuble s'impose. Or, celui-ci ne coûtera pas un sou à la Belgique, si ce n'est qu'elle donnera le terrain. La totalité de la construction de l'immeuble est à charge du budget des Communautés.

Inutile de vous dire que ce chantier représente des milliards et, par conséquent, des millions d'heures de travail pour nos ouvriers. Il s'agit donc, en fait, vraiment d'une exportation, faite à Bruxelles même.

C'est là un ouvrage que toutes les communes nous envient. On nous conteste le choix de l'implantation. Pourquoi, me dit-on, ne pas choisir le parc Josaphat? Croyez-bien que si je pouvais ériger cet immeuble ailleurs, cinquante communes revendiqueraient sa construction sur leur territoire. La seule location d'appartements et de maisons au personnel qui viendra y travailler — soit des milliers de personnes —, représente une fortune pour la commune où s'implantera l'immeuble.

Cette discussion dure depuis dix ans, mais, au cours des cinq dernières années, à quatre reprises, des entrepreneurs ont été consultés.

J'espère qu'il nous sera possible de trouver une solution avant la fin de l'année. Ce jour-là, je serai extrêmement heureux.

A ceux des intervenants qui n'auraient pas reçu de réponse aux questions qu'ils m'ont posées, je répondrai, bien entendu, par écrit, car j'estime que si les parlementaires ont posé des questions, c'est pour obtenir une réponse du ministre. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, ik kom nog heel even op dit spreekgestoelte om iets te doen wat de minister wellicht van mij niet verwacht. Ik zou hem willen gelukwensen met zijn optreden hier vanavond. De schaarse leden van de Senaat die hier nog aanwezig zijn zullen de vertoning zeker hebben op prijs gesteld. Ik ben er dan ook van overtuigd dat de minister een zeer goed kleinkunstenaar zou zijn.

Ik heb wel duidelijk gezegd dat ik de minister feliciteer voor zijn optreden, echter niet voor de antwoorden die hij heeft gegeven. Ik heb immers drie concrete vragen gesteld en daarop heb ik geen enkel zinnig antwoord gekregen. Daarom zal ik deze drie vragen kort herhalen. Mijn eerste vraag handelde over de datum waartegen de geactualiseerde kosten-batenanalyse klaar zal zijn en wanneer het Parlement daarover zal worden ingelicht. Mijn tweede vraag hield verband met de stormstuw. Bent u bereid, mijnheer de minister, daarover met een dossier naar het Parlement te komen en in de commissie daarover open te discussiëren en dan liefst zo vlug mogelijk? Mijn derde vraag is helemaal niet ter sprake gekomen. Wij zouden graag weten of de expresweg Pecq-Armentières zal worden aangelegd ook op Vlaams grondgebied. Bestaat daarover een akkoord in de regering en zo ja welke oplossing werd voorgesteld?

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

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Je suis incapable de vous dire la date de la fin de l'étude coût-bénéfice. Nous avons demandé les renseignements et, lorsque nous les aurons, nous les communiquerons à tout le monde pour en avoir terminé avec ce dossier.

M. Van Ooteghem. — Il y a tout de même une limite, j'espère, monsieur le ministre.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Nous effectuons un travail qui a déjà demandé deux ans.

En ce qui concerne le barrage-tempête, vous avez demandé si le dossier peut être déposé. La réponse est non et je vous en ai indiqué les raisons: nous n'avons pas actuellement au budget les crédits nécessaires pour sa réalisation.

Quant au tronçon de route Pecq-Armentières, je vous rappelle qu'une série de travaux ont été exécutés en région wallonne et ensuite

en région flamande, à la demande des habitants de Menin. Il reste un tronçon à réaliser en région flamande. Pour achever la réalisation de toutes les routes qui devront aboutir à l'autoroute, un dossier devra être présenté. Je ne puis vous dire qu'une chose: ce tronçon figure dans le programme dont j'ai la charge.

De heer Van Ooteghem. — Mag ik nog even terugkomen op het probleem in verband met de stop van Doornik? De oplossing die u voorstelt, mijnheer de minister, kan hoogstens een voorlopige oplossing zijn aangezien deskundigen mij verzekeren dat de *pont des Trous* geen oplossing biedt voor duwvaartkonvooien. Dit was toch de bedoeling van het kanaliseren van de Schelde tot 1 350 ton.

U hebt blijkbaar een verkeerde opvatting over de betekenis van regionaliseren, aangezien u veronderstelt dat dit noodzakelijkerwijze tot heibel leidt. Ik ben ervan overtuigd dat precies het tegengestelde waar is. Er zijn heel wat goede voorbeelden van een geslaagde regionalisering. Ik verwijs onder meer naar de harmonie die nu heerst bij de Bond van de grote en jonge gezinnen daar waar dit vroeger niet het geval was.

Ik hoor u graag spreken over de goede verstandhouding die zou moeten heersen tussen Noord en Zuid. Mag ik u dan nog een goede raad geven? Ga op uw weg naar huis even langs bij uw partijgenoot Damseaux en vraag hem zijn racistische brief in te trekken waarin hij de gemeentebesturen en ondergeschikte besturen in Wallonië verbiedt Vlaamse aannemers aan te wijzen. Tussen droom en werkelijkheid is er in uw partij immers nog een groot verschil.

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

De heer Geldolf. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, ik ben het volkomen eens met collega Van Ooteghem waar hij spreekt van een optreden. Ik aarzelde of het een zekere religieuze welsprekendheid was die we hier hoorden — niet die van Bossuet maar eerder die van Bourdaloue — of de tegenvoeter van Pic de la Mirandole. U weet wel, die maar zegde: « Je sais tout »; maar hier was het eerder: « Je n'en sais rien. » Het was een voortdurende opeenvolging van woorden als « je suis incapable » en u gaf zelfs toe « impuissant », mijnheer de minister.

Heel uw antwoord was in die zin. Het was dan ook geheel in contradictie met de drie imperatieven waarvan u sprak in uw inleiding, en vooral met deze vermeld onder punt 2: geen groothedswaanzin en niet-gerechtigde uitgaven vermijden. U stelde dat alle werken die reeds werden aangevat, door u of door uw voorgangers, moeten worden uitgevoerd. Alles. U wil overal alle gaatjes opstoppen. Als dit niet kadert in groothedswaanzin of in niet-gerechtigde uitgaven, weet ik het niet. Maar u zegt, in een *tour de passe-passe* —, u legt die bewering echter in de mond van de

Nederlanders — dat een van de grootste kunstwerken dat al zeer lang beloofd is, namelijk het Baalhoekkanaal, niet meer zal worden gerealiseerd. Ik hoop dat deze stelling door sommige van uw collega's zal worden tegengesproken. Mocht dit een authentieke verklaring zijn, sta ik niet in voor de gevolgen.

U sprak ook over het havenprobleem en over het zeer gevoelig maar reëel probleem van de concurrentie tussen de havens dat men zou moeten proberen te overbruggen, vooral in een tijd van economische crisis en van besparingen. Dergelijk probleem van de tafel vegen door eenvoudig aan de geïnteresseerde partijen te vragen, te stoppen met ruziemaken, alsof u optreedt als scheidsrechter tussen kinderen, lijkt me toch erg naïef, om niet erger te zeggen. Te meer omdat u op een zeker ogenblik wel spreekt van de sluis te Zeebrugge en van de achterhaven maar niet rept over de voorhaven. Wel zegt u dat het u niet interesseert of die LNG-terminal er komt. Ons interesseert dit wel. Immers, als u uw redenering doortrekt en zegt dat wat gebouwd werd, moet worden gebruikt, wat zal er dan gebeuren met die voorhaven, die onder voorwendsel van de slechte ligging, en de voortdurende verzanding, gebouwd werd met onderwaterstrekdammen die plots boven water kwamen en opengingen? Men zou die problemen oplossen door aan de ene kant de LNG-terminal en aan de andere kant de munitiehaven te installeren. Maar als die LNG-terminal er niet komt en men wil die voorhaven toch met insteekdokken voor containers gebruiken, dan zal het geen probleem meer zijn van ruzietjes tussen naijverige havens maar van broodroof voor een andere bestaande groeipool, een haven die 80 000 mensen tewerkstelt. Ik verzeker u, mijnheer de minister, dat dit dan niet meer van een leien dakje zal lopen want dat de Antwerpenaars hun werkgelegenheid zullen weten te verdedigen.

M. le Président. — Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close. Nous procèderons demain à l'examen des articles de chacun des projets de loi.

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

Le Sénat se réunira demain 21 juin 1983 à 10 heures et à 14 heures.

De Senaat vergadert opnieuw morgen 21 juni 1983 te 10 en te 14 uur.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(La séance est levée à 20 h 20 m.)

(De vergadering wordt gesloten te 20 u. 20 m.)

2462