

SEANCES DU MARDI 13 MARS 1984
VERGADERINGEN VAN DINSDAG 13 MAART 1984ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERINGSEANCE DU SOIR
AVONDVERGADERING

SOMMAIRE:

PROJETS ET PROPOSITION DE LOI (Discussion):

Projet de loi contenant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1984.

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

Discussion générale (suite). — *Orateurs*: MM. Windels, Van In, Van Ooteghem, Deprez, Egelmeers, Vanderborght, M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes, p. 1646.

Projet de loi contenant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1984.

Discussion et vote des articles:

A l'article 1^{er}: *Orateur*: M. De Seranno, p. 1659.

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

Discussion et vote des articles, p. 1664.

Projet de loi modifiant la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des Routes.

Discussion générale. — *Orateurs*: M. Egelmeers, M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes, MM. De Bondt, Van Ooteghem, p. 1666.

Discussion et vote des articles, p. 1668.

Proposition de loi modifiant la loi du 12 juillet 1976 relative à la réparation de certains dommages causés à des biens privés par des calamités naturelles.

Discussion et vote de l'article unique, p. 1669.

Ann. parl. Sénat — Session ordinaire 1983-1984
Parlem. Hand. Senaat — Gewone zitting 1983-1984

INHOUDSOPGAVE:

ONTWERPEN EN VOORSTEL VAN WET (Bespreking):

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1984.

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

Algemene bespreking (voortzetting). — *Sprekers*: de heren Windels, Van In, Van Ooteghem, Deprez, Egelmeers, Vanderborght, de heer Olivier, minister van Openbare Werken en Middenstand, blz. 1646.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1984.

Beraadslaging en stemming over de artikelen:

Bij artikel 1: *Spreker*: de heer De Seranno, blz. 1659.

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

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 1664.

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds.

Algemene bespreking. — *Sprekers*: de heer Egelmeers, de heer Olivier, minister van Openbare Werken en Middenstand, de heren De Bondt, Van Ooteghem, blz. 1666.

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 1668.

Voorstel van wet houdende wijziging van de wet van 12 juli 1976 betreffende het herstel van zeker schade veroorzaakt aan private goederen door natuurrampen.

Beraadslaging en stemming over het enig artikel, blz. 1669.

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 19 h 20 m.
De vergadering wordt geopend te 19 u. 20 m.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET
MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET BEGRO-
TINGSJAAR 1984ONTWERP VAN WET HOUDENDE AANPASSING VAN DE
BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WER-
KEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1983*Hervatting van de algemene behandeling*PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES
TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1984PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES
TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1983*Reprise de la discussion générale*

De Voorzitter. — Wij hervatten de algemene behandeling van de ontwerpen van wet betreffende de begroting van het ministerie van Openbare Werken.

Nous reprenons la discussion générale des projets de loi relatifs au budget du ministère des Travaux publics.

Het woord is aan de heer Windels.

De heer Windels. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, er werd hier reeds vele malen gesproken over het havenbeleid en de havens, meestal in nogal controversiële, strijd bare termen. Als vertegenwoordiger uit het arrondissement Brugge moet ik dan ook in dit verband het woord voeren, *non possumus, non loqui*, wij kunnen niet nalaten te spreken.

Ik wil mij beperken tot één punt uit uw begroting, namelijk uit het artikel 73.08. Daarin hebt u een krediet van 350 miljoen ingeschreven en geen krediet van miljarden zoals hier reeds, met de nodige overdrijving, werd gezegd.

De heer Claeys. — U moet de begrotingsposten beter bekijken.

De heer Windels. — Alleen voor het punt dat ik behandel, mijnheer Claeys, gaat het over 350 miljoen. Het betreft de bouw van een diepwaterkade in de achterhaven.

De regering verklaarde op 9 augustus 1980 dat dergelijke kredieten moesten worden ingeschreven voor de uitbouw in de achterhaven, nadat een kosten-batenanalyse was uitgevoerd om het economische nut van dit werk na te gaan en nadat de Nationale Havencommissie ter zake advies had uitgebracht.

Beide zaken zijn gebeurd en het is dus normaal dat deze bedragen in de begroting voorkomen en dat de minister van Openbare Werken ter zake beslist.

Een aantal dwingende factoren brengen ons ertoe ons met grote nadruk in het debat te mengen, opdat u, mijnheer de minister, een positieve beslissing zou nemen om de uitbouw van deze diepwaterkade te realiseren.

Ik wil in dat verband vijf punten aanhalen.

Ten eerste, de zeesluis met een capaciteit voor schepen van 125 000 ton, is gebruiksklaar. De eerste proeven verliepen rimpelloos en het doorlopend gebruik zal in de loop van dit jaar kunnen aanvangen. Het is normaal en het zou ondenkbaar zijn dat een dergelijk kunstwerk zou worden uitgevoerd en niet ten volle gebruikt, zowel inzake zijn tonnenmaat als inzake de doeleinden waarvoor het werd opgericht. Hier sluit ik mij ten volle aan bij de korte uiteenzetting van de heer Van In.

Wij moeten er in ons land mee ophouden openbare werken aan te vatten en ze half afgewerkt of met onvoldoende economisch nut te laten staan.

De haven van Zeebrugge heeft 42 miljard gekost om te dienen zowel als een nationale energiehaven ter bevoorrading in aardgas — dat men nu niet opnieuw een voorbijgaande situatie aangrijpt om ook dat aan te vallen — als anderzijds, om de uitbouw toe te laten van deze Noordzeehaven met een eigen typische opdracht.

De heer Egelmeers. — Bij een energiehaven had het moeten blijven, mijnheer Windels.

De heer Windels. — Ik heb in 1978 gepleit voor de uitbouw van Zeebrugge als energiehaven. Ik had toen de indruk dat iedereen Zeebrugge zeer dankbaar was omdat zij deze zware opdracht op zich wilde nemen. Er was immers zeer veel psychologisch inzicht en overtuigingskracht nodig om de plaatselijke bevolking te winnen voor de idee van het gevaarlijke experiment een LNG-terminal te bouwen die het hele land zou helpen bevoorraden in energie.

De heer Egelmeers. — Men wilde die energiehaven ook in Antwerpen. De huidige Antwerpse burgemeester, de heer Cools, toen nog parlements lid, heeft daarvoor gepleit.

De heer Windels. — Ik heb nergens gelezen dat Antwerpen hiervoor kandidaat was.

De heer Egelmeers. — Burgemeester Cools heeft hierover parlementaire vragen gesteld.

De heer Windels. — In het rapport-Battelle staat dat de doorgang van de Westerschelde ongeschikt is om LNG-schepen naar Antwerpen te loodsen.

Wij moeten echter het energiedebat over de LNG-haven nu niet hervatten. De energiehaven van Zeebrugge is op het ogenblik een feit en zij nadert thans haar voltooiing. Ook dit werd aangevallen, maar uiteindelijk werd er een positieve beslissing genomen. Men kan Zeebrugge er niet van weerhouden ook andere taken uit te voeren die typisch zijn voor een zeehaven dicht aan de kust gelegen. Men moet de enorme investeringen in dat monument van waterbouwkunde optimaal gebruiken. Ik meen trouwens te weten, mijnheer de minister, dat dit het eerste punt is van uw beleid. Ik heb u verschillende malen horen verklaren dat u de aangevatte werken wenst te voltooien. Tot zover mijn beschouwingen bij het eerste punt.

In een tweede punt wil ik het even hebben over het uitdiepen van het insteekdok in de achterhaven, dat relatief goedkoop is.

De toegang tot de voorhaven dient nu al te worden uitgebaggerd om een normale veilige toegang te bekomen voor de LNG-schepen langs het Scheur en langs Het Pas van 't Zand. Bepaalde werken zullen reeds een diepgang geven van 51 voet en met een minimale bijkomende inspanning kan men die diepgang opvoeren tot 55 voet. Dit is voor zeeschepen met een tonnenmaat van 125 000 ton en met een volle lading meer dan voldoende.

In geen enkele Belgische haven bereikt men een dergelijke diepgang. In Antwerpen, dat een zeer groot aantal andere troeven heeft en zijn grote opdracht als zeehaven zeer goed vervult, bereikt men met inspanning een diepgang van 44 voet en het programma ter verdieping tot 48 voet is uiterst kostelijk. Het is u bovendien wellicht bekend dat dit programma moet worden uitgevoerd met de medewerking van de Nederlandse autoriteiten, die dit plan nog steeds niet hebben goedgekeurd. Denk aan het probleem van de Waterverdragen. Zij hebben in dit verband een aantal voorwaarden gesteld, die u allen wel zal kennen en die moeizame onderhandelingen zullen vergen. De uiteindelijke goedkeuring van dit uitdiepingsplan kan nog lang op zich laten wachten. Dit mag geen belachelijk zijn om de diepwaterkade in Zeebrugge te realiseren.

Een derde punt betreft de trafiekaflleiding. Het grote ernstige argument tegen de uitbouw van de diepwaterkade is de zogenaamde trafiekaflleiding van andere Belgische havens van massagoederen zoals: steenkool, erts, fosfaten en graanderivaten. Het moet duidelijk zijn dat de bedrijven die een aanvraag richten om zich in de achterhaven te vestigen ofwel een volledig nieuw technisch procédé in de haven wensen aan te wenden ofwel zich in geen enkele andere Belgische haven zullen vestigen. Als men ze in Zeebrugge weigert, nemen ze hun toevlucht tot andere buitenlandse havens, zoals bijvoorbeeld Vlissingen.

Ik neem als voorbeeld de aanvraag van een Zweeds bedrijf dat alleen erts wenst die reeds de «Pellets»-techniek hebben ondergaan en die door zelflossende schepen in Zeebrugge zouden worden behandeld. Dit is nieuw en bestaat voor dit bedrijf in geen enkele Belgische haven. De haven denkt niet concurrentieel maar complementair. Dit aanvullend karakter blijkt zowel uit de technieken als uit de aard van de bedrijven die zich in Zeebrugge wensen te vestigen.

Een vierde punt betreft het advies van de Nationale Havencommissie. Het advies dat onlangs door de Havencommissie werd uitgebracht, stemt tot nadenken. Er waren niet minder dan zeven onthoudingen, en van gewicht, aangezien het ging onder andere om de stem van ambtenaren, maar ook van sociale organisaties.

De heer Claey. — Ambtenaren die zitting hebben in de raad van beheer van de MBZI!

De heer Windels. — Het gaat over ambtenaren die niet rechtstreeks de belangen van één haven moeten verdedigen en die ter zake gedurende jaren studies hebben gedaan. Ik zou niet graag de competentie en de onpartijdigheid van deze topambtenaren in het gedrang brengen, mijnheer Claey. Overigens hebben zij reeds zonder kritiek meer dan 400 analyses gemaakt van openbare werken. Zij hebben meer dan 35 kosten-batenanalyses van waterwerken gemaakt, ook zonder enige kritiek. Men moet deze mensen geven waar zij recht op hebben. Zonder onfeilbaar te zijn, hebben zij toch met grote competentie en zonder van partijdigheid te mogen worden beschuldigd, een aanbreng gedaan in het kosten-batenrapport.

Het is niet de bedoeling om de stem van de leden van de Nationale Havencommissie, die gemandateerden zijn van de verschillende havens, in twijfel te trekken. Men kan zich echter afvragen of een absoluut waardeoordeel kan worden uitgesproken wanneer een haven moet oordelen over bedrijven in een andere concurrerende haven. De Nationale Havencommissie is van grote waarde, maar een advies blijft altijd een

advies dat door mensen wordt gegeven. De uiteindelijke beslissing wordt evenwel door de minister genomen.

Het vijfde en laatste punt van mijn betoog betreft de kosten-batenanalyse waarover zoveel te doen is geweest. Sommige havenkringen bekritiseren deze studie en voeren met een aantal argumenten aan dat zij niet tot de juiste conclusies zou zijn gekomen. Vooraf wil ik onderstrepen dat deze studie werd gemaakt door topambtenaren van het departement van Openbare Werken die ter zake ervaring en gezag hebben. Zowel de gebruikte methodes als de geformuleerde hypothesen werden grotendeels onderschreven door het gezaghebbende nautische tijdschrift *International Bulk Journal*. Uit deze studie neem ik enkele markante gegevens.

Het positieve resultaat van de kosten en laten op de gedane investeringen bedraagt minimaal 26 pct. en maximaal 54 pct. naargelang van de omvang, de vrachtprijzen en andere componenten die evolutief zijn.

Deze investeringen omvatten de uitdiepingswerken, de bouw van de kaaimuren, de aankoop van bijkomende specifiek voor deze massagoederen bestemde gronden voor opslag, toestellen en transportbanden, aansluitingen op het wegnnet en een begin van aansluiting op het spoorweginet en andere operationele kosten.

Ten tweede, de transportkosten. Het verschil in diepgang tussen Zeebrugge en andere Belgische havens, waarop ik reeds heb gewezen, maakt het mogelijk een mindere uitgave van de vrachtprijs van 50 tot 100 frank per ton te bekomen naargelang van de vigerende marktprijzen voor het vrachtvervoer. Dit compenseert ruimschoots de meerprijs van 10 tot 15 frank per ton voor het vervoer van de Zeebrugse haven naar het binnenland.

Ten derde, in tegenstelling met bepaalde kritieken is een omzettingnaam voor deze opslaggoederen met 2 pct. per jaar, naar redelijke normen, niet onverantwoord. Wij zouden daarbij nog een hele reeks andere factoren die cijfermatig werden vastgelegd in het kosten-batenrapport kunnen voegen zoals de bijkomende havenrechten, de tewerkstelling en andere factoren.

Mijnheer de minister, u zal een zware beslissing moeten nemen. Wij hebben volle vertrouwen dat u het in de begroting ingeschreven krediet de bestemming zult geven waarvoor het werd uitgetrokken. Ik ben ervan overtuigd dat u uw verantwoordelijkheid zult op nemen en dat u op serene en objectieve wijze een gefundeerd oordeel zult vellen. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

De heer Van In. — Mijnheer de Voorzitter, aansluitend bij de uiteenzetting van de heer Windels maak ik de Senaat erop attent dat ik bij het bureau een verzoek tot interpellatie heb ingediend naar aanleiding van het verdeeld advies van de Nationale Havencommissie in verband met het al of niet bouwen van een diepwaterkade in de haven van Zeebrugge. Uiteraard wens ik die interpellatie totaal onafhankelijk van de huidige bespreking te ontwikkelen, wat echter niet wegneemt dat ik mij nu aansluit bij wat de heer Windels heeft gezegd.

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

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minster, geachte collega's, vanzelfsprekend zal ik uitermate kort gaan want zoals collega de Bruyne het vanochtend reeds heeft geformuleerd, onze discussie van vandaag zal misschien overbodig zijn en achterhaald worden door de politieke gebeurtenissen. De begroting die wij vandaag bespreken, zal morgen of overmorgen misschien worden gewijzigd zodanig dat het erg weinig zin heeft om over concrete cijfers te praten.

Mijnheer de minister, ik zal zalven en slaan en opdat de slagen niet te hard zouden aankomen, zal ik beginnen met het zalven.

Als het goed is, zeggen wij het ook. Wij erkennen dat de belastingaftrek voor verbeteringswerken in de bouw een goede maatregel is die ongetwijfeld vele kleine aannemers werk zal verschaffen. Wij danken u daarvoor.

Die zelf uitgesmeerd zijnde, zal u mij toestaan ook te slaan.

Ik wil van de gelegenheid gebruik maken om mijn beklag te maken over de talenkennis van uw kabinet. Het gaat niet om een alleenstaand feit, maar verschillende aannemers en architecten die met uw kabinet contact hebben opgenomen hebben mij herhaaldelijk verzekerd dat zij een dame aan de lijn kregen die zegde: «Comprends pas. Ne parlez-vous pas le français?» Dat is natuurlijk totaal onaanvaardbaar.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Je proteste, ce n'est pas exact. En effet, plus de la moitié de mon cabinet est de langue néerlandaise.

Mon chef de cabinet est néerlandophone et le spécialiste des bâtiments l'est également. Le responsable des bâtiments wallon et bruxellois est francophone mais il est né à Anvers et y habite. Vous ne pouvez dès lors affirmer pareille chose.

M. Van Ooteghem. — Mais la téléphoniste est peut-être francophone?

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Peut-être, ce n'est pas impossible, mais ma secrétaire est en tout cas francophone, car il faut que je la comprenne.

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de minister, ik wil dat incident niet nodeloos opschrijven. Ik maak u er alleen op attent dat verschillende personen mij hebben gezegd dat zij in het Frans worden te woord gestaan wanneer zij telefoneren met uw kabinet. U kunt dat misschien eens onderzoeken.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Envoyez-moi ces personnes, je suis prêt à leur dire que leur déclaration est inexacte.

De heer Van Ooteghem. — Bovendien, mijnheer de minister, heb ik zelf die ervaring opgedaan toen ik uw kabinet van Middenstand opbelde. Toen kreeg ik ook een telefoniste aan de lijn die mij vroeg: « Ne parlez-vous pas le français, s'il vous plaît? »

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Le cabinet des Classes moyennes n'a rien à voir avec celui des Travaux publics. En effet, il a été formé par M. Demuyter. Lors de mon arrivée à la tête de ce département, j'ai maintenu le personnel en place. On a tout simplement scindé les effectifs, une partie du personnel a suivi M. Knoops et, dès lors, francophone, qui ne les a pas nécessairement mis à la porte; une autre partie travaille dans mon cabinet. Je puis vous assurer que M. Mambourg, qui appartient à mon cabinet des Classes moyennes et qui fut traducteur au Conseil d'Etat, vous répondra en néerlandais.

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de minister, het is niet nodig u op te winden.

Ik kan u de tekst geven van een persmededeling die door uw kabinet van Middenstand is verstrekt. Dat is geen Nederlands, dat is bargoens. Het is een totaal onbegrijpelijke taal. En dat is dan de officiële persmededeling van het kabinet van Middenstand!

Het is trouwens zo erg dat in het tijdschrift *Het Bouwbedrijf* daarover een artikel is verschenen waarin staat dat het tijdschrift weigert nog mededelingen van het kabinet van de minister op te nemen wanneer zij nog in een dergelijke taal zijn gesteld. Ik zal u dat artikel bezorgen.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Tous les documents sont traduits dans les deux langues nationales. Qu'on vienne, dès lors, pas prétendre le contraire!

De heer Van Ooteghem. — Maar de Nederlandse vertaling is gewoon onbegrijpelijk.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Je suis évidemment incapable de vous dire si un texte déterminé est traduit en Brugeois ou en Limbourgeois.

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de minister, wij staan erop dat teksten op een degelijke manier worden opgesteld. In Vlaanderen zijn talloze filologen werkloos die u met veel plezier zullen bijstaan bij die opdracht.

Versillende sprekers hebben van op deze tribune net zoals u zelf gezegd dat de grote infrastructuurwerken bijna ten einde zijn. U hebt ook gezegd dat men niet eindeloos kan blijven voortgaan met het bouwen van autowegen. Dat is juist.

Ik meen mij ook te herinneren dat u hebt gezegd dat eerlang een einde zal komen aan het bouwen van kantoorgebouwen voor de ministeries omdat weldra elke ambtenaar over zijn eigen ruim kantoor zal beschikken.

Wij mogen natuurlijk niet in het euvel vervallen ambtenaren te moeten aanwerven om leegstaande kantoren te bevolken. Het ministerie van Openbare Werken mag niet tot doel hebben de eigen ambtenaren te werk te stellen. Dat is nogal evident. Ik moest daaraan denken toen ik

vanmiddag op de telex het bericht las dat in uw kabinet nog steeds een dienst belast is met de behandeling van dossiers van oorlogsschade. Ik weet niet of het hier gaat om de schade van de oorlog 1914-1918 of van de oorlog 1940-1945.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Les deux!

De heer Van Ooteghem. — Het gaat dus om de schade van beide wereldoorlogen. De ene is nochtans reeds 66 jaar voorbij, de andere reeds 40 jaar.

U beweert dat die dienst nodig is, omdat er af en toe nog ergens een bom ontploft en omdat nog munitie is opgeslagen waardoor schade kan ontstaan. Ik kan mij echter moeilijk voorstellen dat een dienst voor regeling van de oorlogsschade nog werkelijk nodig is 66 jaar na de eerste wereldoorlog en 40 jaar na de tweede wereldoorlog. Mits een beetje organisatie kan een of andere dienst van uw departement dat klusje toch opknappen.

Over de LNG-terminal te Zeebrugge werd hier reeds een en ander gezegd. Ook die werken zullen op een bepaald ogenblik ten einde lopen. Mijn collega's, de heer Bob Maes en mevrouw Nelly Maes, hebben reeds geprotesteerd tegen het feit dat door een simpele pennetrek die nationale infrastructuurwerken door die nationale minister die niet van federalisme wil weten toch worden afgewenteld op de rug van de Vlaamse belastingbetaler en van het Vlaamse Gewest wanneer de enveloppe zal opgebruikt zijn.

Mijnheer de minister, u moet consequent zijn. Ofwel is u unitarist, ofwel is u federalist. Een mengeling van beide, die dan nog in ons nadeel uitvalt, kunnen wij niet aanvaarden. Ik sluit mij derhalve aan bij de opmerkingen van mijn twee collega's.

Bovendien kan het niet langer verder gaan, zoals het nu reeds jaren duurt, dat 32 pct. van de kredieten bestemd voor wegenbouw naar Vlaanderen gaan, terwijl de rest naar Wallonië gaat. Dit gaat vooral niet langer op, nu uw partijgenoot, de heer Damseaux, weigert werken toe te vertrouwen aan Vlaamse aannemers. Dit is een element van die onbegrijpelijke logica van uw PRL.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Est-ce que je refuse de procéder à des travaux? Ne vous occupez pas des autres, mais parlez plutôt de moi. C'est moi qui défends, ici, mon budget et pas M. Damseaux qui défend le sien.

De heer Van Ooteghem. — Die dubbele logica van uw partij kan ik niet aanvaarden, mijnheer de minister. Aan de ene kant zwaait zij met de Belgische vlag en aan de andere kant met de Waalse haan naargelang dit al dan niet aangewezen is voor het Waalse Gewest.

De heer Van In. — Zeer juist.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Que le coq wallon chante en Wallonie et que le lion flamand rugisse en Flandre! J'essaie de procéder à des répartitions équitables...

M. Van Ooteghem. — 32 p.c., est-ce équitable?

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Celui qui prétendrait que j'ai donné un travail à quelqu'un qui ne le méritait pas, où que ce soit en Belgique, devrait s'expliquer.

De heer Van Ooteghem. — Wij kunnen in elk geval die verdeling van de kredieten, volgens welke sedert jaren 32 pct. naar Vlaanderen gaat en de rest naar Wallonië, niet langer aanvaarden. Dit zal tot incidenten leiden. Het is bovendien volkomen onbegrijpelijk dat de CVP dat nog steeds slikt.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Avez-vous déjà vu quelqu'un qui est satisfait de ce qu'il a? Personne n'est jamais d'accord. Même pas M. Donnay.

De heer Van Ooteghem. — Ik vraag mij af of de Walen tevreden zouden zijn indien de situatie in hun nadeel was.

Ik wil er alvast op wijzen, mijnheer de minister, dat ook in Vlaanderen nog heel wat moet worden gedaan om bestaande wegen te verbeteren, te onderhouden en veiliger te maken, vooral voor de zwakke weggebruikers

zoals de voetgangers, de bejaarden, de kinderen en de fietsers. Zolang ik senator ben, zal ik elk jaar opnieuw op dezelfde nagel hameren en er steeds opnieuw op aandringen dat het doorgaand verkeer elk jaar honderden slachtoffers maakt in de dorpen. In de ons omringende landen, en vooral in Engeland, Duitsland en Nederland, heeft men bewezen hoe het moet. Dit geldt ook voor Eeklo. U kent dit speciaal probleem en ook hier moet u uw verantwoordelijkheid op u nemen en een beslissing treffen. Ik zou niet graag in uw plaats zijn wanneer binnen enkele maanden een aantal personen worden doodgereden op een autoweg die dwars door de stad loopt.

Het uitvoeren van een investeringsprogramma, vooral in de wegenbouw, is één van de middelen om de werkloosheid te bestrijden. Doordat u aan Vlaanderen te weinig wegenwerken toevertrouwt, bestrijdt u de werkloosheid in Vlaanderen niet of onvoldoende. Ik kan niet begrijpen dat uw Vlaamse collega's in de Ministerraad daarmee vrede blijven nemen, want het is totaal onaanvaardbaar. Vlaanderen heeft 56 pct. van de inwoners van dit land en Vlaanderen zou dus — ik wil niet discussiëren over een percentje — ongeveer 56 pct. van de wegenwerken moeten krijgen. Die 56 pct. van de tewerkstelling in de wegenbouw is een grote verantwoordelijkheid voor u, mijnheer de minister. U bent inderdaad verantwoordelijk voor een gedeelte van de werkloosheid in Vlaanderen.

Wat de havenproblemen betreft, zal ik niet meedoen aan de Vlaamse broedertwist.

De heer Claeys. — U hebt de motie goedgekeurd in de gemeenteraad van Gent.

De heer Van Ooteghem. — Laat mij uitspreken, mijnheer Claeys. Naar mijn mening zijn de Vlaamse havens complementair.

De heer Egelmeers. — Dat zijn ze niet.

De heer Van Ooteghem. — Er moet dus aan taakverdeling worden gedaan. Ik heb in de gemeenteraad van Gent gezegd dat ik voorstander ben van een Vlaams havenschap. Er is geen enkel land in de hele wereld dat over de weelde beschikt van drie wereldhavens op een stukje land van een voorschoot groot. Wij hebben die weelde wel en dat is een enorm voordeel voor ons land. Welnu, laat ons dit voordeel niet verkwanselen door een onderlinge broederstrijd. Wij moeten in een open gesprek tot een akkoord komen en onze drie Vlaamse havens complementair maken. *(De heer Van In applaudisseert.)* Ik meen trouwens dat dit perfect mogelijk is.

Wat betreft de haven van Gent — u hebt daarover gesproken, collega Claeys —, kan ik uw grote bezorgdheid delen. Deze haven — de meesten weten dat niet precies — heeft nu het peil bereikt van Amsterdam, namelijk 23 miljoen ton in 1982. Die haven betekent voor een stad als Gent leven of dood.

Dank zij het verbrede kanaal Gent-Terneuzen, hebben wij belangrijke industriële vestigingen gekregen zoals Sidmar en Volvo. Dank zij dit verbrede kanaal is Gent de tweede graanhaven geworden van Europa. Wij kunnen ons eenvoudig niet meer voorstellen wat Gent zou betekenen zonder die grote industriële vestigingen in de kanaalzone en zonder die grote handelsnederzettingen.

Of wij het nu graag hebben of niet, maar overal in de wereld komt men tot schaalvergroting van de scheepvaart en wij zijn verplicht daaraan mee te doen, willen wij niet ten gronde gaan. Ik meen, mijnheer de minister, dat collega Claeys gelijk heeft wanneer hij u vraagt bij het volgende overleg met uw Nederlandse collega aan te dringen om besprekingen te openen over de bouw van een nieuwe en grote sluis in Terneuzen.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om aan te dringen op een vluggere modernisering van het kanaal Gent-Brugge en van het Schipdonkkanaal. Dit zal de belangrijke industrieterreinen van Aalter beter toegankelijk maken voor grotere tonnenmaten en een betere verbinding mogelijk maken met de haven van Gent. Na deze enkele beschouwingen en na enkele prioriteiten te hebben vermeld, kom ik tot mijn besluit. Ik ben ervan overtuigd, en dat is geen demagogie, mijnheer de minister, dat wij uiteindelijk zullen moeten komen tot een splitsing van het departement van Openbare Werken. Wij vragen dit niet om de opsplitsing zelf maar om de kredieten zo efficiënt mogelijk te kunnen gebruiken.

Eenmaal dat bepaalde programma's zijn afgewerkt — of men het nu graag heeft of niet: de programma's worden afgewerkt en op een bepaald ogenblik zullen er geen autowegen meer worden gebouwd, zijn de

havenwerken beëindigd en de kanalen gecalibreerd — moet het mogelijk zijn de noodzakelijke kredieten over te hevelen naar de gewesten en gemeenschappen.

Mijnheer de minister, Vlaanderen wenst de huisvesting te verbeteren maar heeft daartoe niet de nodige financiële mogelijkheden. De Vlaamse regering geeft aanzienlijke stimuli voor de huisvesting en het resultaat is dat Vlaanderen een opleving kent van de woningbouw, waar deze in Wallonië vrijwel is stilgevalen. Het gevolg is dat de fiscale opbrengst van de woningbouw in Vlaanderen in de nationale kas terechtkomt terwijl het Vlaamse Gewest zijn eigen kas ziet leegbloeden.

Over enkele maanden zal de Vlaamse regering die stimuli niet langer kunnen geven, maar de nationale regering zal blijven profiteren van de belastingopbrengst via de woningbouw die dank zij de Vlaamse regering tot stand is gekomen. Wij moeten zorgen dat de opbrengst van die belastingen terugkomt naar het Vlaamse Gewest want anders wordt de cirkel doorbroken en is verdere bevordering van de woningbouw in Vlaanderen niet meer mogelijk.

De heer Van In. — Zeer juist!

De heer Van Ooteghem. — De enige oplossing is de overheveling van een groot aantal kredieten van Openbare Werken naar de gewesten en de gemeenschappen. Ik ben ervan overtuigd dat ze dan veel efficiënter zullen worden gebruikt dan nu. U zegt zelf — u geeft ons de pap in de mond — dat binnenkort elke ambtenaar zijn eigen bureau heeft. Waarom besteedt u dit geld niet aan de gewesten en de gemeenschappen?

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Je ne le peux pas.

De heer Van Ooteghem. — Ik richt mij niet speciaal tot de minister van Openbare Werken maar bijvoorbeeld, ook tot uw collega van Verkeerswezen, de heer De Croo. Waarom is het nodig van de metro's luxueuze marmeren paleizen te maken? Kunnen wij het niet wat bescheiden doen en het geld daar besteden waar het het best wordt gebruikt? Met enkele miljarden zouden de gewesten en de gemeenschappen, zowel in Vlaanderen als in Wallonië wonderen kunnen doen.

Wij dromen van stadsvernieuwing en dorpsherwaardering maar wij hebben niet de middelen daartoe. Wij zouden de sociale woningbouw in ons gewest willen bevorderen maar wij hebben niet de middelen daartoe. Heel wat mensen zijn nog slecht gehuisvest of kunnen de hoge huren in de privé-woningbouw niet betalen. De Vlaamse regering wou graag ook verder nog de privé-woningbouw stimuleren maar heeft niet de middelen daartoe. Waterzuivering zou absolute prioriteit moeten krijgen; nu stromen open riolen door onze steden. Door een deel van de kredieten van Openbare Werken af te wenden naar de gewesten, zou men de waterzuivering kunnen bevorderen.

Men spreekt hier vaak over Limburg. Ik weet niet of op het ogenblik nog Limburgse collega's aanwezig zijn. De werkloosheid neemt in Limburg dramatische vormen aan en weldra worden wij in Limburg geconfronteerd — het kan niet uitblijven — met een uitbarsting van woede van jonge mensen wier geduld ten einde is. Met 3 miljard zou men in Limburg een prachtige toeristische infrastructuur kunnen uitbouwen en werk verschaffen aan honderden, zoniet duizenden Limburgers wanneer wij maar een beetje geld zouden krijgen van Openbare Werken en Verkeerswezen. Het geld zou op die manier veel nuttiger worden besteed.

Wij moeten de historische monumenten in onze kunststeden restaureren maar wij kunnen het niet. Ze vervallen tot puin omdat onvoldoende middelen ter beschikking zijn. Wij zouden aan afvalverwerking moeten kunnen doen en de sluikestorten en andere die over het hele land zijn verspreid opruimen. Het is een reuzegroot probleem, zowel ecologisch als financieel. Wij hebben niet de middelen daartoe. De werken van de gemeenten kunnen in vele gevallen niet worden gesubsidieerd omdat wij niet over de nodige middelen beschikken. Voor de drinkwatervoorziening is 17 miljard nodig. Die hebben wij niet. De verbetering van het bestaande woningpatrimonium is uiterst noodzakelijk. In vergelijking met onze burens raken wij achterop. Zowel op het gebied van de hygiëne als van het comfort en de isolatie dreigen in bepaalde steden echte sloppenwijken te ontstaan, zoals in de ontwikkelingslanden, wanneer niet vlug financiële stimuli worden gegeven.

Mijnheer de minister, u moet de beluiken in Antwerpen, Gent en andere grote steden eens gaan bezoeken. U zult het met mij eens zijn dat de toestand aldaar kan worden vergeleken met die van sommige

ontwikkelingslanden. Wij zijn daarvoor blind. Wij zien het probleem niet. Wanneer men zelf in een mooie villa woont onderkent men die problemen niet omdat men niet is geconfronteerd met bepaalde toestanden in sommige gemeenten en voorsteden van een grote agglomeratie.

Vandaag ben ik als pleiter van de regionalisering van Openbare Werken misschien een roepende in de woestijn. Ik ben er evenwel van overtuigd dat er op dit gebied geen weg terug is en dat iedereen in deze Senaat, die het geluk heeft nog een tijd te leven, de splitsing van Openbare Werken zal meemaken. In dit geloof zal ik niet sterven maar verder leven. (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

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

De heer Deprez. — Mijnheer de Voorzitter, geachte collega's, uit het verslag van de bespreking in de Kamer blijkt dat de minister een aantal merkwaardige en behatenswaardige principes vooropstelt, namelijk dat de in uitvoering zijnde werken zo vlug mogelijk dienen te worden afgewerkt en voltooid en dat het beleid moet gericht zijn op de rentabilisatie van de bestaande infrastructuur. Deze principes zijn zo evident dat wij ze ten volle willen onderschrijven.

In het licht daarvan willen wij op twee punten even nader ingaan. Het eerste punt betreft de A17. De jongste tijd zijn grote vorderingen gemaakt inzake de afwerking van de A17 tussen Brugge en Doornik. Mijnheer de minister, wij danken u daarvoor. Er blijft echter sedert geruime tijd een ware schaduw hangen over deze autoweg, die nochtans van kapitaal belang is voor de beide landsgedeelten.

In het kader van een beleid dat ertoe strekt zo vlug mogelijk tot de voltooiing van de in uitvoering zijnde werken te komen om de bestaande infrastructuur te rentabiliseren is het onverantwoord dat een volledig aangelegd gedeelte van de A17 over verschillende kilometers sedert jaren onbenut blijft, omdat op het grondgebied van Moeskroen een deel van de autoweg niet wordt afgewerkt. Dit wordt stilaan voor ieder weldenkend burger een soort schandaal.

Ik weet wel, mijnheer de minister, dat het niet uw schuld is maar dat u in zekere zin een gevangene bent van het Waalse Gewest dat de nodige bouwvergunningen weigert af te leveren zolang het gedeelte van de rijksweg 746, of wat er overblijft van de zogenaamde Pecq-Armentières, niet wordt aangelegd op het grondgebied van Wervik en Menen. Wij blijven de mening toegedaan dat deze koppeling helemaal geen zin heeft. Het ene is een vanzelfsprekende afwerking, waarvan het nut door niemand wordt betwist, het andere daarentegen betreft een tracé waarvan het nut door velen in twijfel wordt getrokken, zeker door de gemeentebesturen van Menen en Wervik.

Daarom vragen wij u dan ook, mijnheer de minister, al het mogelijk te doen om zo vlug mogelijk de A17 ten zuiden van de E3 volledig af te werken en er in ieder geval voor te zorgen dat dit gedeelte optimaal zou worden gerentabiliseerd voor de gebruikers, zij het, indien nodig en indien het niet anders kan, door voorlopige vervangende oplossingen.

Het tweede punt dat ik wil behandelen betreft de diepwaterkade te Zeebrugge. Ik voel mij hier meer op mijn gemak omdat ik niet behoor tot het arrondissement Brugge maar helemaal uit het diepe zuiden van West-Vlaanderen kom.

Mijnheer de minister, u hebt in de Kamercommissie verklaard dat u wat betreft de bouw van de diepwaterkade te Zeebrugge, het advies wenst af te wachten van de Nationale Commissie voor havenbeleid, dat de reservering van het vereiste krediet, dat wil zeggen het in de begroting ingeschreven krediet, het mogelijk moet maken eventueel tot uitvoering over te gaan indien zou worden beslist deze diepwaterkade te bouwen. U hebt ook gezegd dat, indien zou worden beslist af te zien van de bouw, het krediet zal worden aangewend voor andere prioritaire werken in de haven van Zeebrugge. Wij zijn erover verheugd dat de kredieten in ieder geval voor de verdere afwerking van de haven van Zeebrugge bestemd zijn en voorbehouden blijven.

Intussen hebben wij via de pers vernomen dat de Commissie voor het havenbeleid een negatief advies heeft uitgebracht en op die manier de kosten-batenanalyse verwerpt. Nochtans werd deze analyse gemaakt — collega Windels heeft er eveneens op gewezen — door een werkgroep opgericht in uw administratie. Uit deze studie blijkt bovendien dat de bouw van de diepwaterkade een duidelijk positief batenresultaat zal hebben met een hoog intern rendement. Uit dezelfde persberichten blijkt echter ook dat het belang van dit advies, dat trouwens een niet-bindend advies is zoals u in de Kamercommissie heeft verklaard, kan worden betwijfeld. Niet iedereen zou precies geweten hebben waarover werd gestemd. Er waren bovendien veel onthoudingen en de negatieve stem-

men kunnen wellicht deels worden verklaard vanuit een zogenaamd concurrentieel oogpunt. Dit laatste relatieveert dan ook sterk de waarde van het advies.

Een havenoorlog moet inderdaad worden vermeden en dit kan. De diepwaterkade is objectief verantwoord in het kader van de afwerking en de rentabilisering — het gaat altijd om dezelfde principes — van de diepzeehaven te Zeebrugge. De bouw is dringend gezien de concrete projecten voor de vestiging van nieuwe bedrijven.

De heer Claeys. — Welke?

De heer Deprez. — Het lijkt dan ook aangewezen dat men binnen de globale toegekende kredieten voor Zeebrugge rekening houdt met de prioriteiten die worden vooropgesteld door het havenbeheer van Zeebrugge zelf.

De diepwaterkade is immers geen concurrentie en kan dat ook niet zijn voor de andere havens. Zeebrugge zal geen trafieken wegtrekken van de andere Belgische havens. Ik sluit mij hier aan bij collega Windels. Zeebrugge is immers een andere haven, die de bestaande haveninfrastructuur niet ondermijnt, maar aanvult ten bate van de nationale welvaart. Zeebrugge kan wellicht trafieken afleiden van buitenlandse havens.

Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, wij zijn ervan overtuigd dat het vooropgestelde afwerkings- en rentabiliseringsbeleid zal kunnen worden uitgevoerd, meer bepaald met betrekking tot de A17 en de haven van Zeebrugge. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

De heer Egemeers. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, als voorlaatste spreker in de begroting van Openbare Werken voor 1984 heb ik aandachtig geluisterd naar de vorige sprekers.

Het is mij opgevallen dat er niet onbelangrijke zaken werden gezegd in verband met de bouw van de stormstuw. Ik wens erop te wijzen dat ik reeds op 12 april 1978 — ik heb de *Parlementaire Handelingen* ter hand — de aandacht heb gevraagd voor de bouw van een stormstuw op de Schelde te Oosterweel naar het voorbeeld van het Theems-project, dat wij toen ter plaatse hebben bezocht. Het valt nog wel voor dat men, wanneer men te vroeg is, in het vergeetboek geraakt. Ik steun niettemin het pleidooi van collega De Bondt, die met veel overtuiging heeft gesproken, en van collega Adriaenssens, die ervaring heeft met overstromingen.

Op 12 april 1978, mijnheer de minister, heb ik ook gevraagd, indien om technische redenen het project niet haalbaar zou zijn, een ministormstuw op de Rupel te bouwen. Dan zou ten minste het Schelde-Nete-Dijlebekken, met de zwakke punten Mechelen en Lier op respectievelijk de Dijle en de Nete, gevrijwaard zijn. Men heeft toen toegezegd een onderzoek te doen naar de bouw van een ministormstuw op de Rupel te Niel voor het geval er ernstige bezwaren waren van technische aard tegen de bouw van een stormstuw te Oosterweel.

Mijnheer de minister, ere wie ere toekomt en daarom wil ik u nu althans nog verdedigen, minstens tot na uw antwoord. Het is immers minister Chabert, collega's van de CVP, die de stormstuw te Antwerpen de doodsteek heeft gegeven. Hij heeft de politieke verantwoordelijkheid hiervoor genomen. Hij heeft ongeveer 6 miljoen besteed aan een kosten-batenanalyse, die negatief uitviel voor de stormstuw te Oosterweel. Minister Chabert was er aldus nog goedkoop van afgekomen.

Een weinig later dan 1978 heeft men, en ik zou hier namen kunnen noemen, gezegd dat wij nooit een stormstuw te Oosterweel zouden krijgen. Ik heb toen geantwoord dat ik dat ook begon te geloven. De feiten bevestigen dit, mijnheer De Bondt, ondanks uw argumentatie, die ik volkomen bijval, want ik was in 1978 een voorstander van de stormstuw en ik ben dat in 1984 nog steeds.

De heer De Bondt. — Mijnheer Egemeers, in 1978 kon ik niet op de tribune komen om de stormstuw te verdedigen omdat ik toen lid was van de regering. Ik houd mij niet bezig met het verleden, maar met de toekomst. Ik vraag aan de minister een beslissing te nemen, Het verleden laat ik over aan de historici.

De heer Egemeers. — Mijnheer de Bondt, wij zitten op dezelfde golfengte. In 1978 had ik ook de toekomst voor ogen. Ik wou u dit alleen maar zeggen opdat u overmorgen niet ontgoocheld zou zijn.

De heer De Bondt. — U kunt mij niet ontgoochelen.

De heer Egelmeers. — Er zal niets van in huis komen, tenzij minister Olivier er anders over beslist na al de overtuigingen die hij hier eens te meer heeft gehoord. De stormstuw is inderdaad een project dat te overwegen is, en om verschillende redenen.

Er moest een keuze worden gemaakt tussen het zogenaamde Sigma-plan voor de dijkenversterking en de stormstuw of het te zamen uitvoeren. Dit Sigma-plan heeft een juridische grond gekregen door de aanvaarding van de dijkenwet. Dat hebben wij altijd toegejuicht. De dijkenbescherming is er misschien niet zo vlug gekomen als men wenste, maar ere wie ere toekomt, dank zij minister Chabert is dit Sigma-plan toch niet in het vergeetboek geraakt en wij zien daarvan de resultaten op het stuk van het Rupel-, Schelde- en Dijlebekken. Ik neem aan dat dit op de zwakste punten van het Scheldebekken even goed het geval zal zijn.

Waarom geeft dit Sigma-plan geen voldoende waarborgen?

Uw technici, mijnheer de minister, weten dat de dijken vandaag worden gebouwd op punt 8,5. Dat is een zeer belangrijke hoogte, die ook reeds in 1952 gold. Door de werken in Holland komt zelfs dat niveau — van punt 8,5 — in gevaar en de zwakste plaatsen in Lier en Mechelen kunnen dit niet aan want die kunnen hun versterking niet zetten op een hoogte van punt 8. Dit geldt ook voor het gekende betonnen muurtje van de stad Antwerpen aan de Scheldekaai aan het Steen. Dit ligt uiteraard ook veel te laag en biedt geen enkele waarborg wanneer de natuurkrachten vanuit het zeeget beginnende werken.

De keuze van het Sigma-plan was goed. Een reden te meer om voor de stormstuw te pleiten, mijnheer de minister en mijnheer De Bondt, is dat deze zelfs bij een orkaan of bij een waterstand die boven punt 8, of 8,5, de waarborg zou bieden dat de volledige bekkens van overstroming met alle gevolgen van dien worden gevrijwaard.

Indien de stormstuw op Oosterweel-Antwerpen niet als de meest ideale op de Schelde kan worden aanvaard, dan kan dit alleen maar om technische redenen te verantwoorden zijn: hydraulische reactie of de vaststellingen van de waterbeweging binnen de Scheldebekking. Met alle respect voor de deskundigen op academisch niveau, maar met de resultaten van de kosten-batenanalyse kan men alle kanten uit. Ik dacht dit te moeten zeggen.

Mijnheer de minister, er is echter een nieuw element. Indien u voorstander zou worden van de verwezenlijking van het maximale project, de stormstuw op Oosterweel, dan doet u een belangrijke investering. In 1977 werd deze investering op 15 miljard geraamd, thans op 30 miljard en als u nog wat langer wacht zullen de cijfers nog hoger liggen. Indien deze investering gespreid wordt over minstens drie tot vier jaren, creëert u een tewerkstelling voor ongeveer duizend personeelsleden: vooral bouwvakkers, maar ook metaaltechnici en andere.

De heer De Bondt. — Achttienduizend manjaren voor het gehele werk.

De heer Egelmeers. — Mijnheer de minister, u kunt met dit project de heren Palasthy en Hansenne een steuntje in de rug geven en een drieploegensstelsel vormen waarbij 300 mensen per ploeg vinden.

Dan hebt u een tewerkstelling voor ten minste drie jaar gecreëerd. Doet u dat niet met een drieploegensysteem, dan kunt u het doen met een dagploeg en dan stelt u ongeveer 1000 arbeiders tewerk voor een project dat een openbare investering is maar tegelijk nut heeft voor de mensen achter de dijken. Dat moet niet worden bewezen.

Ik geef u dat ter overweging bij de zeer overtuigende argumenten die door andere collega's bij de bespreking van de begroting voor 1984 werden gegeven.

Ik kom aan het laatste punt van mijn uiteenzetting, het havenbeleid.

Sprookjes beginnen met «er was eens». Er was eens een zeesluis, en niets anders.

De heer Windels. — Dat is juist.

De heer Egelmeers. — Daar zit de moeilijkheid. Daar werd de fout gemaakt.

De heer Windels. — Ik heb niet beweerd dat er een fout is gemaakt.

De heer Egelmeers. — De fout werd gemaakt toen men sprak over de planning van ons havenbeleid en de complementariteit van de havenactiviteiten als uitgangspunt.

De fout is gemaakt, als ik mij niet vergis, door minister De Saeger, door het laten bouwen van een sluis van 125000 ton, waarachter de

koeien graasden, en dan te suggereren, ik geloof in 1978, dat er beter ook een achterhaven zou worden gemaakt aangezien er in Zeebrugge toch iets moest komen, en dat de voorhaven kon worden uitgesteld. Dat ging niet.

Toen was er een akkoord, mijnheer Windels.

Ik bekleed een neutrale positie. Antwerpen is en was niet tegen Zeebrugge, op voorwaarde dat de bestemming van Zeebrugge een energiehaven was voor de aanvoer van LP-gas uit Algerije of van waar ook.

Daar hoorden alle risico's bij verbonden aan zeestromingen. Wanneer men het heeft over het probleem van stromingen in verband met de stormstuw, dan heb ik de grootste twijfels over gevaar van zeestromingen en zeewoelingen in Zeebrugge.

Zeebrugge had alleen een energiehaven moeten zijn. Dan konden er geen andere beslissingen worden genomen. Dat zou om te beginnen politieke eerlijkheid zijn geweest. Dat zou ook economisch verantwoord zijn tegenover wat het havenbeleid in ons land zou moeten zijn.

Men is van dat principe afgeweken. Gent en Antwerpen zullen de rekening moeten betalen ondanks het feit dat er negatieve adviezen zijn van de Nationale Havencommissie, dat is toch niet onbelangrijk, en van de steden Antwerpen en Gent.

De keuze is gemaakt. Voor ons is de veldslag eigenlijk al verloren. Ik ben niet bang om dat te zeggen, maar dat is juist het dramatische. Indien zo verder, jaar na jaar, miljard na miljard wordt uitgegeven, dan zijn er, volgens de argumentatie die ik van u heb gehoord, mijnheer Windels, over nog geen tien jaar in Antwerpen 80000 werklozen meer in de maritieme sector. Was dat de bedoeling van de mensen van Brugge?

De heer Windels. — Hoeveel jaar betalen wij al niet voor de havens van Antwerpen en Gent? Wij hebben 600 hectare, u hebt er 6000. De vergelijking gaat niet op.

De heer Egelmeers. — Mijnheer Windels, dat is historisch gegroeid. U hebt destijds de haven van Damme laten verzanden. (Gelach.)

De heer De Seranno. — Toen was de heer Windels toch nog niet geboren...

De heer Egelmeers. — Als men alleen maar mag spreken over wat er gebeurd is tijdens zijn leven, dan moeten de historici altijd zwijgen. Zij hebben het altijd over dingen die vroeger zijn gebeurd. Daar gaat het echter niet om.

Vanuit Antwerpen blijven wij de politieke afspraak trouw dat Zeebrugge een energiehaven kan zijn, noch meer, noch minder, en dat er niets anders moet worden geprobeerd. Dan kan Gent de trafieken krijgen eigen aan zijn haven. Dat wordt moeilijker, maar ook Gent bestond al. Dan zal ook Antwerpen zich verder kunnen ontplooiën.

Mijnheer de minister, dat is de keuze die u moet maken. Als man uit het Zuiden, en als harde, koppige Ardennees, kunt u het Noorden helpen door een zeer verstandige beslissing te nemen, als u geen havenoorlog wil uitlokken in een gemeenschap, waar noch de ene, noch de andere baat bij heeft.

Als de diepwaterkade wordt gerealiseerd, is dat de doodsteek voor de haven van Antwerpen.

Ik neem aan dat de collega's uit Gent...

De heer Windels. — In Zeebrugge gaat het om 600 hectare, in Antwerpen om 6000. Daar hebt u 6000 hectare waarvoor u nu eens de ene dan de andere sluis vraagt. Weiger toch niet een aalmoes aan een kleine haven tegenover fortuinen aan een wereldhaven. De vergelijking gaat niet op.

De heer Egelmeers. — Natuurlijk gaat de vergelijking niet op. De bestemming van Antwerpen was anders. Ze zijn er ook niet gisteren begonnen met het zesde, het zevende of het achtste havendok. Dat is geschiedenis van heel de periode na de oorlog. Men is toen begonnen met het bouwen van de grote sluizen, hoewel men in Antwerpen reeds sluizen bouwde sinds de tijd van Napoleon. (Applaus op de socialistische banken.)

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

De heer De Bondt. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, ik heb de indruk dat hier een misverstand ontstaat. Het

lijkt wel of de havens van Antwerpen, Gent en Brugge elkaar naar het leven staan.

Ik heb geen enkele van de drie havens te verdedigen. Ik behoor niet tot de Antwerpse lobby, en ik kom niet uit Gent en ook niet uit Brugge. Ik blijf ervan overtuigd dat vanuit nationaal, economisch standpunt met betrekking tot het havenbeleid op het territorium van België, de beslissing van minister De Saeger indertijd, om op Belgische bodem een sluis te bouwen te Zeebrugge, met de capaciteit die wij kennen, de enige juiste beslissing was.

Indien de omstandigheden later gunstig zijn en indien men door afspraken met Nederland sluisen van dezelfde capaciteit zou kunnen bouwen ten behoeve van Antwerpen en Gent, meen ik dat wij ons daar niet tegen moeten verzetten.

De ontwikkeling van de havens in België, in relatie met de capaciteit van de scheepvaart, brengt mee dat het onze eerste plicht is een uitweg op het eigen territorium te bouwen. Dat is dan de nationale verantwoordelijkheid voor dergelijke constructies. (*Applaus op de banken van de CVP.*)

De heer Egelmeers. — Dat zijn vijgen na Pasen.

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

De heer Vanderborght. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het is niet allemaal nadeel als laatste spreker op te treden.

Dit debat is constructief verlopen. Wij kunnen ons grotendeels aansluiten bij wat is gezegd en ons beperken tot het leggen van enkele klemtonen.

Ten eerste, wij hebben begrip voor het standpunt vertolkt door collega De Bondt inzake de grote ring rond Antwerpen, waarin begrepen het project van de tunnel Liefkenshoek.

Wij hebben er begrip voor als hij zegt dat het aanleggen van een nieuw wegtracé in het Land van Waas de draagkracht van die streek overtreft. Hierover spreken wij ons niet uit. Het is wel juist dat er een behoefte bestaat aan een bijkomende verbinding tussen de rechter- en de linkerover en dat deze verbinding tevens moet worden benut door de spoorwegen.

Men zou de fout die is gebeurd bij de herinrichting van rijksweg 177 met een tunnel te Boom, onder het zeekanaal en onder de Rupel, niet mogen herhalen. Het staat thans vast dat men daar gefaald heeft, gezien de halstarrigheid van de spoorwegen.

Over het project Liefkenshoektunnel stelt iedereen vragen. Het huidige dossier is onuitvoerbaar. Ingrijpende wijzigingen gebeuren, waardoor een nieuwe vraag aan het geheel van de aannemers is vereist.

Ik vraag dan ook uitdrukkelijk of het de bedoeling is van de minister zich te beperken tot de twee valabele groepen die zich hebben aangediend. Of mogen wij ons verwachten aan een nieuwe prijsvraag als het dossier essentieel wordt gewijzigd?

Ten tweede, dit debat heeft nogmaals aangetoond dat er twijfels bestaan over de doeltreffendheid van de stormstuw te Antwerpen. Ik betreur het standpunt van de stad Antwerpen die het project verworpen heeft zonder afdoende motivering.

Het beleid van de minister ter zake is ook zeer zwak omdat u enerzijds geneigd is niet over te gaan tot het bouwen van een stormstuw terwijl anderzijds uw alternatieven geen voldoende veiligheid waarborgen en niet in staat zijn om een ramp te voorkomen. Het beleid van een moderne Staat moet erop gericht zijn de veiligheid van de burgers te waarborgen. Door een ramp als deze van 1953 zou een ganse streek onder water lopen en zouden er heel wat slachtoffers vallen vooral in de streek van Lier en de Voorkempen. Men zou zich daarvan meer bewust moeten zijn in het betrokken gebied. Dat de voorgestelde stormschadebeteugeling zeer zwak is zal niemand betwisten en geen enkel gedegen ingenieur zal de huidige plannen toejuichen.

Ten derde, het personeelsbeleid van uw departement dient te worden herdacht, vooral nu de regionale diensten stilaan op punt komen en andere diensten zoals het Wegenfonds en de intercommunale vereniging E3 geïntegreerd zijn in uw departement. Sommige van uw uitvoeringsdiensten zijn onderbemand terwijl andere geen voldoende benutting vinden voor hun kader. Is uw sociale dienst wel operationeel genoeg? De jongste ervaringen die ik ter zake heb opgedaan, geven mij geen voldoening.

Ten vierde, uw kabinetschef heeft op het jaarfeest van de Limburgse aannemers een opgemerkte redevoering gehouden over de prijzenslag bij aanbestedingen.

Bij vele werken ligt de aanbestedingsprijs aanzienlijk beneden de ramingsprijs. Dit is niet enkel ongezonder, het is ook gevaarlijk voor een goede concurrentie en dubieus voor de opdrachtgevers. Abnormaal lage prijzen zouden niet als geldige offerte mogen worden aanvaard. Het is thans gangbaar dat bij de laagste offerte de banken onmiddellijk kredieten ter beschikking stellen om de schulden aan te zuiveren en om zich zogenaamd in regel te stellen met de sociale zekerheid en met het ministerie van Financiën.

De heer Gramme, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op

Bovendien stellen wij vast dat aannemers begunstigd met werken volgens het systeem van het « raamcontract » of « wedstrijd-aanbestedingen » zich financiële bokkesprongen kunnen veroorloven omdat bij uitvoering van die werken het geld als het ware met de schop wordt binnengehaald.

Ook is het ons bekend dat aannemers die tot een bepaalde groep behoren, verplicht zijn een bepaald percentage bij te dragen om het zakencijfer van die groep te waarborgen. Ook daar speelt het bedrag van de aanbesteding een ondergeschikte rol. Het komt er vooral op aan dat gedeelte van het zakencijfer te waarborgen waarvoor zij verantwoordelijk zijn.

Mijnheer de minister, wij menen dat deze opmerkingen op het einde van dit debat volstaan. Wij wensen te beklemtonen dat zij het vertrouwen in uw beleid mede hebben versterkt. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Monsieur le Président, chers collègues, le ministre des Travaux publics est embarrassé de devoir répondre aux nombreuses questions relatives à son budget posées par les membres de cette assemblée qui, pour de multiples raisons, à la manière des paraboles bibliques, sont retournés à leurs occupations, l'un pour assister à un conseil communal et l'autre à une réunion de collège échevinal.

C'est tout le problème de la technique du travail parlementaire qui se pose. Je me suis souvent demandé s'il ne serait pas plus avantageux de grouper toutes les questions et d'y fournir les réponses par écrit. Ainsi, la question de savoir, concernant la route 243, si le tronçon entre les cumulees 16 et 23 est en bon état, mérite certes une réponse écrite mais ne justifie pas de vous retenir jusqu'à une heure avancée de la soirée.

Un intervenant a même été jusqu'à poser trente-huit questions considérées dans un texte qu'il a lu à toute allure et c'est parce qu'il m'a remis ce texte que j'ai pu les dénombrer. Si je devais lui répondre à cette tribune, il ne me faudrait pas moins d'une demi-heure et je ne veux pas retenir le Sénat trop longtemps.

M. De Seranno. — Le tarif ne se monte qu'à un milliard par minute de débat! Pour ma part, je ne vous ai pas posé de question, je me suis limité à des remarques.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Vous avez posé une question fondamentale à laquelle je répondrai.

Mon exposé comprendra deux volets; je suis l'auteur du premier et le second est le résultat des travaux de mon administration et des membres de mon cabinet qui sont restés en *stand by* pour m'aider à fournir sur des questions de détail des réponses que je ne vous livrerai pourtant pas car cela prendrait plusieurs heures.

M. Van Ooteghem. — Vous avez déjà perdu dix minutes!

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Dans sa première partie, mon exposé traitera de problèmes extrêmement généraux et, en premier lieu, de la relance de la construction.

Dieu sait si l'imagination a travaillé et si le gouvernement a pris des mesures importantes.

Au passage, je prie tous les sénateurs de langue néerlandaise de m'excuser; lorsqu'il ne m'est pas possible de préparer des textes, je préfère répondre en français. La réponse écrite aux questions sera incontestablement rédigée dans la langue de celui qui l'aura posée.

M. Van Ooteghem. — Comme le fait votre téléphoniste, sans doute! (*Sourires.*)

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — J'aimerais m'en rendre compte. S'il en était comme vous le dites — mais j'en doute — j'aurais, demain, une explication avec elle. Avez-vous déjà vu, à Bruxelles, des téléphonistes qui n'étaient pas bilingues ?

M. De Seranno. — Pas vu, monsieur le ministre, mais entendu.

M. Debussère. — Bilingues français-anglais, oui.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Ce sont des agents des PTT.

Mesdames, messieurs, au cours de ces derniers mois, le gouvernement a pris en faveur du secteur de la construction — et de nombreux intervenants en ont parlé — une série de mesures impressionnantes. On a ramené la TVA à 6 p.c. On a instauré une majoration de l'abattement fiscal pour maisons d'habitation, un précompte immobilier libérateur pour les constructions nouvelles, la double déductibilité partielle des intérêts hypothécaires pendant trois ans et à concurrence de 200 000 francs, l'élargissement de la déductibilité fiscale des primes d'assurance-vie au-dessus de 45 000 francs, la possibilité de déduction fiscale des dépenses effectuées en 1984 et 1985 en vue de la rénovation totale ou partielle d'un logement ancien et la prime à l'isolation.

Ceci ne sont que les dispositions prises par le gouvernement national. Pour les exécutifs régionaux, la liste des mesures est affolante: prime à la démolition, prime de déménagement, prime d'installation, allocation-loyer mensuelle, prime à la réhabilitation, prime à l'acquisition, prime à la construction, prêts de toutes sortes entraînant un taux d'intérêt avantageux à la SNT, à la CGER et au Fonds du logement des familles nombreuses, assurance contre la perte de son emploi.

Mais que pourrait-on encore faire de plus ?

Notre mission, la vôtre aussi, est de jauger ces décisions, de maintenir celles qui sont utiles et efficaces, de rejeter éventuellement celles qui se révèlent inadéquates ou non employées par le citoyen, de calculer les coûts de ces mesures, d'en rechercher éventuellement de nouvelles, de voir leur incidence financière et de les faire appliquer au remplacement de celles dont je viens de parler parce qu'elles seraient plus efficaces encore.

Je donne un exemple. La réduction de 17 à 6 p.c. du taux de TVA a coûté 14 milliards et ne semble pas avoir eu les effets multiplicateurs que le gouvernement souhaitait. Cet avantage était réservé à ceux qui faisaient faire les transformations par des firmes enregistrées et ne touchaient aucunement le *do it yourself*. Il est probable que cette mesure ne restera pas immuable.

Imaginons-en une autre qui pourrait coûter la même somme à l'Etat et être plus efficace.

En Angleterre, la transmission des immeubles est pratiquement exempte de droits, sauf évidemment des frais de notaire.

A Singapour, elle se fait sans droit. Ceci veut dire que si vous achetez un immeuble, vous l'améliorez, le restaurez, le réhabilitez et le revendez sans rien payer à l'Etat.

Ne pensez-vous pas que tout ce qu'on souhaite dans la presse, tout ce qu'on me demande du matin au soir dans le problème de la réhabilitation des villes, tout cela pourrait devenir possible ? Actuellement, l'Etat prélève au passage 12 p.c. à l'achat et 12 p.c. à la vente, le prix de celle-ci tenant compte de la plus-value des travaux effectués. Le prélèvement augmente à tel point le coût de l'immeuble qu'on ne trouve plus d'acheteur.

Aucune entreprise ne se lance dans les opérations de restauration et de rénovation parce que les acheteurs ont disparu. Si le droit d'enregistrement était supprimé, même avec un taux de TVA de 17 p.c., peut-être verrions-nous des travaux de modernisation d'anciens immeubles réalisés par des entreprises sur une grande échelle. Peut-être alors pourrait-on trouver plus d'intérêt à rénover qu'à construire du neuf.

M. Leemans reprend la présidence de l'assemblée

Remarquez que tout ce qui je dis doit être suivi d'un point d'interrogation.

Lorsqu'on a décidé, à un moment donné, de diminuer la TVA de 17 à 6 p.c., je croyais que cette mesure allait relancer l'activité de tout le

secteur. Je constate maintenant que c'est pénible et qu'il y a peut-être autre chose à faire.

J'ajoute qu'avec le système de la suppression du droit d'enregistrement ou de sa diminution fondamentale, toute une série de mesures sociales, décidées dans le passé afin de protéger ceux qui ont bâti leur maison et qui sont forcément devenus des navetteurs, pourraient être supprimées puisqu'on aurait la possibilité dans ce cas de revendre sa maison sans droit et d'en acheter une autre, également sans droit. Vous verriez tout un créneau s'ouvrir à l'entreprise et aussi au *do it yourself*. On pourrait valoriser son travail dans sa propre maison. Et qui cela générerait-il ? Le ministre des Finances ? Pas du tout, il a remplacé une mesure par une autre.

M. Van Ooteghem. — Combien rapportent les droits d'enregistrement ?

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Quatorze milliards 300 millions.

Mais peut-être, connaissant le Belge, devrions-nous y ajouter une partie des droits de succession. En effet, les parents, certains du moins, seraient sans doute suffisamment malins pour vendre leur maison à leurs enfants avant leur mort, mais il m'est difficile d'en calculer l'impact.

Je vous livre ici certaines idées que nous étudions, mais on ne pourra éternellement ajouter de nouvelles mesures aux dispositions existantes. Tout le monde en Belgique doit s'en rendre compte parce que nous n'en avons pas les moyens.

La suppression proposée ne peut faire de tort à la construction; celle-ci trouvera de nouveaux débouchés. Elle ne peut léser l'industrie de la production des matériaux de construction qui ne s'occupe pas de savoir comment on met en œuvre ses produits. Elle les vend; c'est l'essentiel.

Cela ne gênera pas du tout le citoyen. Celui-ci travaille et retire un revenu, cela dans sa propre maison.

N'est-ce pas là le moyen de sauver les villes qui sont désertées parce que les habitants veulent bénéficier d'un confort qu'ils ne trouvent pas dans les immeubles qu'ils occupent et cela parce que les propriétaires dont les revenus de location sont bloqués depuis des années sont dans l'incapacité de réaliser des travaux de modernisation. ? En effet, l'immobilier, seul bien au soleil, a toujours, par le passé, été « particulièrement matraqué » par ceux qui s'acharnent contre tout qui possède. L'immobilier est le signe extérieur de richesse le plus facile à atteindre.

Les idées évoquées doivent faire leur chemin et méritent d'être affinées, chiffrées, approfondies, concertées, surtout dans un pays comme le nôtre où l'on ne peut rien faire sans avoir discuté avec quatre-vingt-six commissions.

M. Donnay. — Monsieur le ministre, vous n'ignorez pas que le problème fondamental dans la relance de la construction, c'est l'insécurité économique.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — J'y reviendrai, monsieur Donnay, au cours de mon exposé.

Nous devons trouver une solution. En 1976, je prédisais que les chômeurs atteindraient le nombre de cinq cent mille et on se moquait de moi. Si nous ne trouvons pas une solution maintenant, nous atteindrons, sous peu, le chiffre de huit cent mille.

Dans le domaine de la construction, si aucun remède n'est apporté, cinquante à cent mille travailleurs sont prêts à émarger au chômage.

Bien sûr, une reprise se pointe en région flamande. Ce n'est pas le cas en région wallonne. A Bruxelles, il suffit de se promener dans les rues pour constater que, malgré les campagnes menées contre la construction de bureaux, comme il n'y a plus cinq cent mille mètres carrés d'un seul tenant à vendre et à louer, on commence à reconstruire. C'est ce que le public affirme. Ce que dit l'homme politique n'ira jamais à l'encontre de la volonté du citoyen. Il ne pourra l'empêcher ni de penser, ni d'agir. Le citoyen paie de ses deniers, cela vaut bien les idées des hommes politiques. On peut contester — mais alors il faudrait refaire les mentalités des Belges —...

M. De Seranno. — Les idées valent souvent plus que l'argent.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Si nous pensons que le problème majeur est la méfiance du citoyen vis-à-vis du pouvoir et sa crainte de se voir privé de son emploi en cette période de crise, il faut accepter partout cette assurance contre la perte d'emploi qui a été décidée en Région flamande et en Région bruxelloise.

Partout, en effet, on distribue des primes multiples.

La mesure que je viens d'évoquer existe uniquement en Flandre et à Bruxelles, là où la construction semble vouloir reprendre. Je ne peux pas vous le garantir car, malheureusement, ce département n'est plus ce qu'il était en 1976.

A cette époque, existait un département coordonné, composé de différents services, dont celui de l'urbanisme, qui a permis d'établir de manière satisfaisante les plans de secteurs, ainsi que le souhaitaient en tout cas la population, les communes, les commissions provinciales, régionales, nationales, mais comme aussi le critique un certain nombre de Belges.

A cette époque, un problème semblable à celui de la « Lenniksebaan » n'aurait pu exister. Depuis des années, on veut réaliser cette voirie d'Etat mais la commune doit y placer des égouts et l'exécutif régional ne dispose pas d'un budget suffisant pour subsidier ces travaux. Comment voulez-vous travailler dans un pays qui connaît des complications à ce point affolantes.

M. Van Ooteghem. — Scindez!

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Cette solution ne sera pas meilleure. Vous ne scinderez jamais les grandes voiries nationales, sauf quand elles seront entièrement terminées. Croyez-moi, ne le souhaitez pas. Je vous en donnerai la raison tout à l'heure.

Il faudrait peut-être repenser mon département. Un orateur a fait état d'un article écrit par M. le président Michel, article qui aurait été, d'après la presse, publié avec l'assistance du ministre des Travaux publics. Ce n'est pas exact. Tout le monde sait, en effet, je l'ai d'ailleurs rappelé dans maints discours, que nous devons repenser le département des Travaux publics, et ce, pour plusieurs raisons.

La première raison, c'est que dans dix ans, les travaux seront terminés et qu'il ne restera plus que l'entretien, entretien important et, je suis d'accord, négligé dans le passé mais qui n'occupera plus le personnel actuel. Vous me proposerez peut-être de transférer le personnel vers les régions.

M. Van Ooteghem. — Evidemment!

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — C'est facile à dire, monsieur Van Ooteghem. Lors de la régionalisation, des secteurs entiers de notre département ont été transférés. Mais vous savez comme moi que le personnel a le droit de réintégrer le département national. C'est le cas de 80 p.c. d'entre-eux. Pourquoi? Je n'en sais rien, il faudrait le leur demander.

M. Van Ooteghem. — Parce qu'ils vous aiment!

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Lorsqu'ils reviendront, je ne serai plus là. On ne revient pas trois fois dans le même département. D'ordinaire, on n'est même pas deux fois à la tête du même département.

M. De Seranno. — On revient à ses premiers amours.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Pourquoi reviennent-ils? Il est beaucoup plus agréable de se retrouver dans un département qui comprend plus de 10 000 fonctionnaires. Les possibilités d'emploi et de transfert dans une région de son choix sont beaucoup plus grandes que dans un département qui ne se compose que de 2 000, 1 500, voire 300 fonctionnaires. Voilà la vraie raison. Peut-être aussi sont-ils déçus par le travail qui est presté par les régions. Je ne veux pas connaître la vraie raison.

M. Van Ooteghem. — Maintenant, ils doivent travailler alors qu'auparavant ce n'était pas le cas!

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Ne dites pas qu'ils travaillent plus pour la région que pour l'Etat central! Je ne vous crois pas.

M. Luyten. — *Small is beautiful.*

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Une réflexion à ce propos me paraît indispensable.

La réorientation de mon département, problème fondamental puisqu'il est envisagé de le scinder en deux parties, devra nécessairement être envisagée mais il faudra achever l'œuvre entamée afin de rentabiliser la masse de milliards engagée et investie sur le terrain.

La grande infrastructure doit, à mon sens, être gérée par l'Etat. Destinée au passage d'usagers non-locaux, cette voirie doit, par conséquent, avoir un gabarit d'une certaine importance.

Les citoyens habitant sur place s'opposent très souvent à l'élargissement ou à la construction d'une voirie répondant aux critères de grande infrastructure. Ces voiries, de dimensions vicinales, c'est-à-dire communales, seront réintégrées dans le réseau des voiries de la commune lorsqu'on contestera la nécessité de les mettre à dimension nationale.

M. Dalem, si ma mémoire est fidèle, m'a demandé: «Qu'allez-vous faire du problème de Liernu?»

Monsieur Dalem, si l'on s'oppose à l'élargissement de cette route qui actuellement, a quatre mètres de large, et de ce fait, n'est pas une voirie d'Etat, je la rendrai à la commune d'Eghezée, la considérant comme une voirie communale.

Je ne désire pas faire le bonheur des gens malgré eux, mais il ne faudra pas se plaindre ultérieurement du nombre de véhicules qui emprunteront ces voiries. Ils devront nécessairement passer!

Je voudrais que tous les responsables soient conscients du délai nécessaire à toute réalisation, on y a fait allusion il y a un instant.

Entre le moment où le ministre décide de faire réaliser une voirie et celui où les véhicules pourront l'utiliser, cinq ans s'écouleront. Il faut, en effet, prendre le temps d'établir les plans et de procéder aux expropriations; cela prend généralement un an, même pour une piste cyclable. Il faut obtenir les autorisations nécessaires après des négociations et des concertations parfois interminables, pour arriver enfin aux deux dernières années qui seront réellement consacrées aux travaux.

Pendant ce temps, le trafic routier aura, d'après les statistiques, augmenté de 25 p.c.

Le citoyen est donc seul maître dans cette opération.

Ce sont des théoriciens en chambre qui disent qu'il faut utiliser les transports en commun. La preuve en est qu'eux-mêmes ne circulent qu'en voiture.

Toute notre vie est braquée sur la voiture. «Ma voiture, c'est ma liberté» est le slogan du salon de l'auto. Et on y a vendu beaucoup de voitures en 1984.

Si nous avions un peu plus de logique, si les économistes ne se réjouissaient pas autant lorsqu'une nouvelle usine de fabrication de voitures se construit dans le pays, si les régions et les communes ne se battaient pas pour l'avoir sur leur territoire, si les syndicats ne descendaient pas dans la rue dans le même but, on pourrait discuter. Mais on fabrique des milliers de voitures que ces usines ne peuvent même pas toutes vendre à l'étranger, on fait un battage monstre pour le salon de l'auto où 20 p.c. de citoyens de plus ont défilé cette année, on prend comme indicateur de l'économie le nombre de nouvelles voitures immatriculées... et puis on estime que le ministre des Travaux publics ne doit pas construire de routes! Ce raisonnement me paraît quelque peu illogique.

M. Van Roye. — C'est un sophisme.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Il est tout aussi aberrant d'empêcher le ministre des Travaux publics qui réalise la voirie de construire en même temps les trottoirs ainsi que les divers équipements nécessaires. Il ne peut pas faire placer d'égouts ni de conduites d'eau, ces questions étant soit régionalisées soit communalisées.

Je suis tout disposé à porter assistance sur ces points aux pouvoirs communal et régional pour autant qu'on ne m'en empêche pas, comme ce fut le cas jusqu'à présent.

Je peux faire placer un tuyau à 50 centimètres en dessous des avaloirs pour récolter les eaux mais pas à 2,5 mètres de profondeur pour qu'il puisse servir d'égout... Avouez qu'il faut être en Belgique pour se trouver dans semblable situation!

M. Van Ooteghem. — La solution, c'est la régionalisation du département des Travaux publics, monsieur le ministre.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Les changements que je propose sont aussi simples et raisonnables que ceux-là, et ils faciliteraient grandement les choses. Pour contourner la difficulté, je baptise « piste cyclable » ce qui sera remonté de 10 centimètres et deviendra un trottoir. Je préférerais, certes, que le trottoir soit prévu et que la piste cyclable soit située à un autre endroit.

J'essaie de rencontrer le souhait des citoyens et de vous tous ici présents qui êtes soit bourgmestre, échevin ou conseiller de votre commune et qui me demandez d'effectuer ces travaux. Mais qu'on ne vienne pas me dire: « Régionalisons votre département ».

M. Van Ooteghem. — C'est la seule solution.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Non. Dans un instant, quand je répondrai à l'ensemble des questions dont certaines s'avèrent fondamentales, vous verrez que ce n'est pas la seule solution.

Voilà, en quelques mots, la souplesse que je voudrais voir instaurer en maintenant rigoureusement les équilibres. On me reproche souvent ceux-ci. Pourquoi? La plupart du temps à cause de la transparence de mon budget.

A la fin de l'année, lorsque j'aurai répondu à des centaines de questions par le canal du bulletin des *Questions et Réponses*, lorsque j'aurai rigoureusement « déshabillé » la partie financière de mon département, n'importe qui pourra voir, à un franc près, ce que j'ai dépensé, et à quelles fins. On ne peut pas dire cela de tous les départements, mais on peut le dire de celui des Travaux publics. Je l'ai exigé de mes collaborateurs, car ma seule protection à l'égard du Parlement est que tout soit clair et net.

On peut polémiquer à propos des 52 p.c. et dire: « Il faudrait 56 p.c. » On peut dire aussi qu'aucun accord n'est intervenu pour définir ce pourcentage. Je veux bien l'admettre. Toutefois, j'ai essayé de trouver un pourcentage auquel je puisse « m'accrocher ».

L'ensemble du gâteau, il est vrai, a un certain volume que je peux augmenter, mais que je défends contre ceux qui voudraient l'entamer. J'essaie de le conserver tel pour le créneau de la construction. Qui, en effet, est aujourd'hui le seul soutien de l'industrie de la construction sinon le département des Travaux publics? Est-ce les communes, qui, dans le temps, réalisaient un volume de travaux égal à celui de l'Etat, qui vont le soutenir? Pas du tout. Serait-ce plutôt le particulier? On lui reproche suffisamment de ne pas construire, de ne pas investir!

Nous restons donc seuls avec un volume d'entreprises dont la capacité de production est deux fois aussi importante que le montant des travaux qui restent à réaliser. Certains disent, se basant sur des lois du passé: « Laissez jouer la concurrence; il en tombera forcément la moitié. »

J'aimerais que vous le compreniez, j'essaie de faire en sorte que, si la moitié des entreprises doivent, dans un avenir relativement proche, trouver une autre orientation, les patrons, les entrepreneurs aient le temps de trouver un autre créneau, soit en se tournant vers l'exportation, soit en se reconvertissant, c'est-à-dire qu'au lieu de construire des routes, ils s'attellent à la rénovation d'immeubles ou au ravalement de façades, deux activités qui n'étaient pas exercées il y a dix ans. Je souhaite vivement que ces entreprises puissent prendre une nouvelle orientation faute de quoi une partie du patrimoine économique de notre pays disparaîtra.

Pourquoi ne pourrait-on pas envisager, avec l'accord des communes, la reprise par l'Etat, pour les moderniser, des voiries vicinales, quitte à les recéder par la suite, je n'y vois aucun inconvénient, aux communes? En France, toutes les voiries, et non exclusivement les grandes infrastructures, sont réalisées par l'Etat. Nous pourrions faire de même en Belgique, mais ce serait apporter en cette matière un changement fondamental qui ne pourrait intervenir qu'avec l'accord des communes et dans un juste équilibre. Je ne désire pas me voir adressé le reproche que les voiries ont seulement été reprises dans les communes à majorité PVV ou PRL. Je désire, je le répète, un juste équilibre entre les régions et les provinces.

Il a été dit à cette tribune que les provinces de Limbourg et de Luxembourg avaient toujours été défavorisées. Je n'en connais pas la raison. Cela tient peut-être au fait que ces provinces ont été découpées en 1938.

Il est un fait que les régions situées aux marches de l'empire, que ce soit le Westhoek, le Luxembourg ou le Limbourg, ont toujours été plus défavorisées que celles du centre. Il s'agit d'une vérité historique. J'en veux pour preuve les programmes antérieurs. Qu'on ne me reproche donc pas, aujourd'hui que le centre est servi, d'essayer de rétablir l'équilibre et de vouloir achever les infrastructures nécessaires.

Prenons l'exemple de Renaix. Pourquoi, comme on l'a regretté, ne s'y est-on jamais beaucoup intéressé? Parce qu'elle se situe à la limite de la Flandre et de la Wallonie et que ni les Flamands ni les Wallons ne s'y intéressaient.

Il m'appartient d'établir une sorte de justice distributive entre les régions, les sous-régions, les arrondissements, les districts et les communes.

Notre pays a sans doute été l'un des plus riches au monde; mais c'est fini maintenant.

Alors, on doit se repenser soi-même.

Je dis également que, lorsqu'on a fait des travaux — beaucoup d'intervenants ont évoqué ce problème — qui ont coûté des dizaines de milliards, il faut accepter d'y consacrer quelques centaines de millions supplémentaires qui mettront en valeur la montagne d'investissements réalisés.

Mais je suis aussi d'accord qu'il faut une coordination pour qu'un frère ne ruine pas son frère en le concurrençant avec l'acharnement d'un ennemi. Dans un pays comme le nôtre, il n'y a pas toujours place pour une unité de plus. Mais, d'un autre côté, le protectionnisme comme le corporatisme sont des écueils à éviter.

Il faut peut-être installer en un autre lieu une activité qui, par suite d'un changement d'implantation, sera plus rentable et réserver le site libéré à une activité nouvelle qui n'avait pas de place. Cela peut éviter des extensions et des investissements coûteux.

Enfin, cette coordination étant faite, je pense et penserai toujours que ce sont les habitants de l'endroit et les utilisateurs qui doivent juger de la nécessité de réaliser certains travaux.

Que les philosophes et les psychologues travaillent dans leurs bureaux pour étudier la façon de modifier le comportement des citoyens belges, je n'y vois aucun inconvénient. Mais qu'ils viennent manifester sur place, à un endroit où peut-être ils ne sont jamais venus précédemment, pour empêcher de faire un travail utile pour le citoyen local, me gêne profondément.

J'en arrive à croire que ce négativisme a pour raison profonde, non pas le bien des habitants, ni l'économie nationale, mais la déstabilisation du pouvoir, l'instauration de la pagaille et le « cinéma » de la publicité personnelle quand il ne s'agit pas de l'intérêt personnel.

Ceci étant dit, mesdames, messieurs, je répondrai par écrit aux divers intervenants en m'efforçant de rencontrer toutes les questions qui ont été posées. Je ne veux pas vous retenir exagérément aujourd'hui. Toutefois, des questions importantes ayant été abordées, je vais y répondre immédiatement.

Un problème primordial, qui a entraîné des débats parfois passionnés, est celui des ports.

Je présume que chacun voudra savoir ce qu'en pense le ministre des Travaux publics.

Mesdames, messieurs, dans ce pays, on a décidé en toute sérénité, à un moment donné, de construire les installations du port de Zeebrugge. En 1976, j'ai signé le contrat-cadre. Je ne vois aucune raison, après que mes honorables prédécesseurs et moi-même à leur suite, y ayons investi 60 milliards, de ne pas achever les travaux entamés. Nous en avons encore pour deux ans. Les travaux de ces deux années, je les maintiendrai à mon budget parce que ce serait folie d'agir autrement.

Je vous dirai cependant que j'ai été assez déçu de la discussion qui a eu lieu au sein de la Commission de la politique portuaire. Il a fallu des heures pour que les membres de cette honorable commission se mettent d'accord sur le texte de la question à laquelle ils allaient donner réponse. Ce n'est pas exactement le texte que je souhaitais. La question qui a été posée est celle-ci: « Etes-vous d'avis que l'étude coût-bénéfice pour le mur de quai à Zeebrugge donne un résultat assez positif? »

Ne pensez-vous pas, mesdames, messieurs, que si l'on avait posé la question comme suit: « Etes-vous d'accord pour que l'on construise un mur de quai à Zeebrugge? », c'eût été beaucoup plus clair? Je souhaiterais que cette question soit posée, afin de savoir ce que pensent les personnes concernées. En effet, les résultats sont affolants.

Je n'aime guère voir mes fonctionnaires s'abstenir. Si nous les envoyons dans une commission semblable, c'est pour qu'ils donnent leur avis et non pas pour qu'ils s'abstiennent tous en bloc. Lorsque je les ai interrogés, ils m'ont dit : « Nous ne savions pas répondre à cette question, monsieur le ministre. Nous ne sommes pas des économistes, mais des ingénieurs. Vous nous envoyez là et on nous demande si le coût-bénéfice est positive. Nous n'en savons rien et c'est pourquoi nous nous abstenons. En revanche, demandez-nous si, après avoir investi 60 milliards dans les installations de l'avant, il convient de consacrer encore 200 ou 500 millions à aménager l'arrière, et nous vous répondrons ».

Il est exact, monsieur Claëys, qu'on ne fait peut-être pas suffisamment pour le port de Gand. Je viens tout de même de décider de procéder à des dragages pour un montant de 200 millions et de réaliser une étude au sujet de la destination des boues polluées. Les « Callemansputten » sont presque pleins; tout au plus pourra-t-on y verser encore trois fois 60 000 mètres cubes. Dans ces conditions, il faudra trouver une autre solution concernant ces boues polluées, mais personne n'a imaginé laquelle.

Je viens de décider de construire un bureau d'étude belge — il semble que précédemment, on ait souhaité la constitution d'un bureau d'étude d'origine étrangère — comprenant des professeurs d'université belges. Ceux-ci feront des propositions au cours des trois prochaines années, de manière telle qu'une décision sera trouvée, l'approfondissement du canal ne posera plus aucune difficulté.

J'ajouterai qu'il est vraisemblable que la construction d'une écluse supplémentaire s'imposera un jour à Terneuzen. J'aimerais pouvoir dire qu'elle sera créée, mais je regrette de devoir constater qu'on n'en a jamais parlé.

M. Claëys. — Vous devez poser la question aux Pays-Bas.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Certes, le plan Anselin existe. Nombre d'études prétendent qu'il est beaucoup trop important et ne peut être appliqué tel quel. J'essaie de me faire ma propre conviction; vous pouvez me le reprocher.

M. Claëys. — Il faut entamer des discussions avec la Hollande!

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Il faut d'abord savoir ce qu'on veut faire. De quelle année date ce plan, monsieur Claëys?

M. Claëys. — De deux ou trois ans.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Même davantage.

Une rencontre avec Mme Smitt-Croes est prévue. C'est seulement l'année dernière, lors de la réunion de La Haye, que nous avons appris que nous n'aurions pas la possibilité d'approfondir de 43 à 48 pieds. On nous a conseillé de constituer une commission de la Meuse, comme il existe une commission de l'Escaut. Elle a été mise sur pied.

Il faut, à présent, qu'elle nous remette ses conclusions; nous attendons ses rapports. Elle y travaille. Vous n'ignorez pas que cette commission de la Meuse est constituée de fonctionnaires des Pays-Bas et de fonctionnaires belges qui nous donneront un avis de techniciens sur la base duquel nous déciderons. J'espère que nous en disposerons pour le mois d'octobre, date fixée pour la réunion avec le ministre du *Waterstaat* hollandais.

Telle est la situation de Gand. Ne pensez pas que nous sommes opposés à la construction de cette écluse. Nous voulons simplement une réalisation qui réponde aux besoins.

Aux Anversoises, je dirai que c'est à leur demande que nous avons entamé les travaux de la quatrième écluse à Anvers, la Berendrechtsluis, la plus grande du monde.

On prétend que le département des Travaux publics ne favorise en rien la haute technicité. Or nous construisons des ascenseurs qui élèvent à 73 mètres des bateaux de 1 350 tonnes; nous possédons les trois plus grandes écluses; nous sommes les seuls à avoir construit un port en pleine mer. Ceci mérite d'être souligné.

La réalisation de la Berendrechtsluis, demandée avec insistance par tous les milieux anversoises, est entamée. Nous ne pouvons tout faire avec le budget disponible; il doit être réparti et des choix s'imposent. Après la Berendrechtsluis, nous commencerons cette année la Wijnegemsluis.

J'utilise la totalité de mes crédits. Lorsqu'on me reproche de favoriser les voies hydrauliques au détriment des routes, je réponds que c'est par manque de fonds. Une série de travaux hydrauliques ayant été entamés, ils doivent être achevés. Le reste des crédits sera réparti selon les nécessités.

Vous reconnaîtrez avec moi qu'il est assez difficile pour le Luxembourg que je suis d'attribuer 30 p.c. du budget à la Wallonie et 70 p.c. à la Flandre. J'essaie de respecter des équilibres. C'est la raison pour laquelle les routes sont plus nombreuses en Wallonie et les travaux hydrauliques plus importants en Flandre.

En 1986, lorsque les travaux de Zeebrugge seront terminés — et ils le seront —, le Parlement pourra décider de l'emploi de ces dix milliards octroyés chaque année. Il est, à mon sens, suffisamment armé pour choisir dans quel sens devra s'effectuer l'orientation. Par le biais du budget du département des Travaux publics, il a en effet, le droit de se prononcer à ce sujet, et je n'y vois d'ailleurs aucun inconvénient. Voilà comment nous essayons de rétablir, si je puis ainsi m'exprimer, les équilibres si souvent critiqués.

Jusqu'à preuve du contraire, le département des Travaux publics est national. Lorsque Mme Maes me dit : « Vous êtes un ministre national », elle a raison. J'essaie d'ailleurs de le rester et j'agis de manière à ne pas susciter de critiques au niveau de la répartition des subsides dont je dispose.

Monsieur Van Ooteghem, vous prétendez que la Flandre n'a pas la part qui lui revient.

M. Dehousse étant absent, c'est M. Donnay qui pourrait me rétorquer à son tour que la Wallonie n'a pas son dû.

M. Van Ooteghem. — Les absents ont toujours tort!

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Croyez bien que lorsqu'ils ne sont pas présents, ils me le font savoir dès le lendemain par la presse. Pour éviter ce genre de critique j'essaie, comme il se doit, d'être équitable et de me conduire en ministre national.

J'en viens à un problème qui me tient beaucoup à cœur, celui des calamités, qui englobent évidemment les inondations.

M. Luyten. — Le tremblement de terre!

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Ni vous, ni moi ne pouvons maîtriser ce genre de catastrophe. Nous devons nécessairement y faire face et aider les victimes de ces accidents qui, pour moi, sont de véritables calamités.

Vous n'ignorez pas que toute rivière et tout fleuve ont un lit mineur et un lit majeur, c'est-à-dire celui occupé lors de débordements.

Je me propose — cela me paraît possible car le projet sera prochainement déposé sur le bureau des Chambres — de modifier la loi sur les calamités, mais elle n'aura d'effet, monsieur Donnay, qu'à l'avenir et non pour le passé.

Peut-on vraiment considérer comme calamité un dommage de 10 ou de 20 000 francs? Quel est le Belge qui ne remplace pas le garde-boue de sa voiture à la suite d'un accident mineur et à qui il est réclamé 10 ou 20 000 francs pour cette réparation? Considère-t-il cela comme une calamité?

J'irai plus loin: vous installez votre caravane en bordure d'une rivière qui déborde — et vous le savez — tous les deux ou trois ans. Bien que vous ayez déjà été victime de ce genre d'ennui en 1980, vous replacez votre caravane au même endroit après que l'eau s'est retirée. Vous savez pourtant que vous risquez de connaître la même mésaventure dans les deux ou trois prochaines années. Ne croyez-vous pas qu'il existe un problème de responsabilité? Pour ma part, je suis affirmatif.

Trouvez-vous normal qu'un habitant s'installe en bordure de la Meuse, le seuil à ras des flots et construise un garage en souterrain? Ne croyez-vous pas qu'il est responsable si son garage est envahi par les eaux de la Meuse, tous les deux ans?

Le problème est le même pour celui qui fait construire sa maison en bordure d'une autoroute parce que les terrains sont moins chers et qui, immédiatement après la construction, demande au ministre des Travaux publics le placement de murs anti-bruit? Dans ce cas, nous ne les construisons évidemment pas.

Le Belge doit se rendre compte que la solidarité ne va pas jusque-là; elle vise à aider les sinistrés mais pas ceux qui cherchent les catastrophes.

Il n'en reste pas moins qu'en 1976, le cabinet que j'avais l'honneur de diriger et l'administration des travaux publics qui était sous ma tutelle ont élaboré, à la demande du Souverain, le plan Sigma, prévu pour dix ans, qui a été rigoureusement appliqué à raison de 500 à 600 millions par an. Il viendra donc à expiration en 1986 sauf pour la porte d'Oosterweel dont je parlerai dans un instant.

M. Van Ooteghem. — On a promis un milliard par an.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Elle sera entièrement terminée dans trois ou quatre ans. On se dit maintenant qu'on aurait peut-être dû monter jusqu'à la cote 9 au lieu de 8,50. On ne peut pas recommencer les travaux. Par ailleurs, nous aurions voulu construire un mur plus élevé. A Anvers, il nous a été rétorqué que, dans ce cas, les promeneurs ne verraient plus le fleuve. Nous avons donc dû nous limiter.

En ce qui concerne les digues, une législation nous permet de procéder à des expropriations de terrains en vue d'y construire des digues en cas d'extrême urgence.

Maintenant, nous comptons élaborer un plan contre les inondations. Cependant, je ne voudrais pas qu'on nous empêche de curer des rivières, d'aménager des berges sous prétexte de détruire des petites fleurs. Les orchidées sauvages sur les bords du canal Albert à Visé ont coûté des centaines de millions à l'Etat, parce qu'elles ont retardé des travaux d'élargissement.

On fait maintenant état de deux loutres qui se trouveraient dans l'Ourthe, à proximité de Laroche.

On a empêché le curage de la rivière et le nettoyage des berges alors que les dernières loutres de Belgique sont passées à Monsin il y a cinquante ans au moins et qu'il n'y a pas plus de loutres à cet endroit que d'iguanodons à Bernissart. On a manifesté devant le département de la Meuse liégeoise et le directeur a renoncé aux travaux à Hotton et à Maboge, donnant ainsi satisfaction aux mécontents. Mais c'est à cet endroit-là que les campings ont été inondés, et il faudra indemniser les propriétaires des caravanes englouties dans les flots. Une telle situation ne peut continuer.

On me reproche d'abattre des arbres mais si on ne le fait pas, ils tombent tout seuls! Voyez le bois de la Cambre. Lorsqu'on coupe un arbre, c'est parce qu'il est devenu vieux ou malade, mais on le remplace ensuite. Dans ma région, on abat chaque année des millions d'arbres mais on en replante tout autant. En 1983, nous avons ainsi planté 600 000 arbres et 2 millions d'arbustes.

J'ajouterai que j'ai donné des instructions pour qu'on ne laisse aucun arbre à moins de 150 mètres d'un virage car c'est toujours sur les arbres situés à cet endroit que vont s'écraser les voitures qui dérapent. J'estime qu'il vaut mieux couper un arbre que d'avoir un mort sur la conscience, mais certains ne partagent pas ce raisonnement.

Nous sommes peut-être le département le plus mécanisé et le plus standardisé. Si vous croyez que je peux faire placer des feux tricolores là où je le souhaite, détrompez-vous. On compte le nombre de voitures; on le multiplie par le nombre de piétons et de cyclistes et, si l'on n'arrive pas à un quotient x, la Commission spéciale de sécurité routière interdira le placement de feux tricolores, et l'inspection des Finances ne videra pas la dépense.

Il fallait absolument corriger cette situation absurde. Par manque de crédits, il m'était difficile de placer 380 feux tricolores, qui représentaient un investissement de centaines de millions. En outre, l'entretien d'un feu coûte annuellement 120 000 francs. Rien que l'entretien de cent feux, cela compte au budget ordinaire. Je n'ai pas admis les restrictions financières et j'ai décidé qu'on placerait des feux tricolores partout où ils étaient nécessaires.

En ce qui concerne le problème des points noirs, je puis rassurer l'honorable intervenant. Toutes les deux ou trois semaines, une commission se réunit avec des représentants du ministère des Communications, de la gendarmerie et parfois de la police communale pour voir s'il convient d'installer des feux à tel endroit. Je souhaite que ce problème des points noirs soit réglé et j'ai donné des instructions dans ce sens, mais il faut deux à trois ans avant que les dossiers arrivent sur mon bureau.

Il faudra parfois procéder à une expropriation, à des adjudications, parfois 80 kilos de peinture suffisent, parfois c'est beaucoup plus compliqué. Nous en sommes facilement à deux ans.

Je souhaiterais dire deux mots de la porte d'Oosterweel. Ce projet figure dans le plan Sigma que j'ai eu l'honneur de signer. M. Mathot, il est vrai, a décidé d'en faire l'étude. Cette étude a coûté 650 millions, chiffre que j'ai déjà indiqué dans le bulletin des *Questions et Réponses*. Il est vrai aussi que, d'après mon administration, cette réalisation coûterait aujourd'hui 30 milliards. Même en l'étalant sur dix ans, cela représente 3 milliards minimum par an, et l'on ne peut prévoir à quel chiffre cela peut aboutir!

J'ai emmené, à Londres, des parlementaires, *in illo tempore*, pour qu'ils voient la porte antitempêtes sur la Tamise. C'est dire que je suis sensible à ce problème, mais je ne dispose pas de l'argent pour un tel investissement, d'autres projets s'avérant prioritaires.

M. Van Ooteghem. — Le plan Gandois!

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Peut-être aussi la ville d'Anvers, la ville de Liège où beaucoup de milliards ont été nécessaires pour apaiser la vindicte publique dans ce pays et faire en sorte que nous puissions voir l'avenir avec une certaine sérénité.

Je ne prétends pas qu'il faille biffer la porte d'Oosterweel des programmes; je dis simplement que le moment n'est pas encore venu pour réaliser le plan prévu et dont elle doit être le dernier maillon.

Tout le monde a parlé du plan Delta qui représente pour nos voisins 150 milliards. En comparaison, Zeebrugge représente bien peu de choses! Il faut bien se dire qu'à un moment donné, il faudra les payer.

Lorsqu'on me dit: «Vous continuez Zeebrugge!», je ne peux que répondre: «Je ne vais pas arrêter cette réalisation qui a déjà coûté 60 milliards, et ne pas consentir les 20 milliards qui permettront de terminer la construction des têtes de digues.» Ce raisonnement est logique, ne croyez-vous pas?

Certains diront: «Cela ne sert à rien de terminer Zeebrugge.» D'autres diront: «Cela ne sert à rien de faire le *Liefkenshoektunnel*.»

On a effectué, sur la rive gauche, des travaux invraisemblables. 90 000 voitures passent, par jour, dans le Kennedytunnel. On fait six kilomètres de file. On oblige des transports dangereux à faire 40 kilomètres à travers la ville, et l'on viendrait m'exhorter à ne pas réaliser le *Liefkenshoektunnel*!

Si on construit le *Liefkenshoektunnel*, comme le prix du péage sera évidemment fonction, monsieur De Bondt, du nombre de véhicules qui y passeront, je devrai faire en sorte que ces véhicules, une fois sur la rive gauche, puissent gagner le réseau normal des routes de l'Etat.

Ils ne vont pas sortir de cet énorme tunnel, d'un coût de 10 milliards de francs, pour aboutir dans un champ de pommes de terre, mais pour se diriger vers le réseau général de grande infrastructure de l'Etat.

J'ai le choix entre trois solutions. La première, qui ne reçoit pas votre agrément et qui a été combattue, serait une partie de l'ancien grand ring d'Anvers. La deuxième solution consiste à regagner la route Anvers-côte, revenir sur ses pas jusqu'aux abords de la ville d'Anvers, emprunter la E3 et ainsi le réseau d'autoroutes.

La troisième solution consiste à emprunter la route Anvers-côte jusqu'au contournement de la ville de Gand pour se trouver sur la E3.

Nous allons essayer de chiffrer ces solutions. Je n'ai pas d'autre choix!

Je désire transformer la voie expresse Anvers-côte qui a déjà coûté trop des vies humaines. Lorsque je me suis rendu à Bruges, une mère accompagnée de ses deux enfants m'a encore appris que son mari avait perdu la vie sur la route de Jabbeke à Zeebrugge à cause des feux rouges et que des tunnels étaient requis.

Je vais accéder à cette demande et construire des tunnels pour sauver des vies humaines. D'Anvers à la côte, on ne dénombre pas moins de 26 feux. Bien entendu, ces travaux doivent être entrepris non pas jusqu'à la côte mais jusqu'à Gand. Je ne désire pas, pour répondre aux objections de M. d'Alcantara et d'autres, les ramener chez eux par autoroute, mais trouver une solution au problème du *Liefkenshoektunnel*. Je vais essayer de déterminer le système qui pourrait être adopté après avoir été approuvé par l'exécutif, par les communes, par la concertation, par le *Boerenbond* etc. Il convient de déterminer le système le moins coûteux et le plus rationnel pour obtenir le résultat souhaité, mais surtout afin que les usagers du *Liefkenshoektunnel* obtiennent satisfaction.

Voilà, monsieur De Bondt, quel est mon objectif.

Les problèmes particuliers feront de ma part l'objet d'une réponse par écrit.

Le problème des prix anormalement et scandaleusement bas me trouble et m'inquiète. À mon avis, certains professionnels ont fait le pari de tenir le temps qu'il faut pour faire le vide autour d'eux. On ne me dit pas cela mais je crois que cela pourrait être cela. Ce n'est pas parce qu'on peut se prévaloir du soutien d'un grand organisme financier anglais, hollandais ou belge, qu'on peut se permettre de faire le vide autour de soi.

Ce n'est pas non plus parce qu'on a eu la chance de se trouver dans un contrat-cadre, que celui-ci est un système qui vous permet d'avoir du travail pendant dix ans, que ce travail enfin assure vos arrières et vous permet de soumissionner très bas pour le reste, qu'on a le droit de jouer ainsi.

Je ne suis pas d'accord pour qu'on diminue — jusqu'à en mourir — les prix des adjudications.

Une loi existe dans ce pays qui dit que l'on ne peut pas vendre à perte. Je ne vois pas pourquoi on ferait jouer cette loi uniquement pour les vendeurs de café et non pour les vendeurs de tunnels ou de ponts.

M. Donnay. — Je suis d'accord avec vous. Mais faites examiner cela par vos services, par votre administration, et ne laissez pas ce soin aux entrepreneurs.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Monsieur Donnay, nous avons pris un maximum de précautions.

J'ai, une première fois, publié dans mon département une circulaire disant que je considérais comme un prix anormalement bas la moyenne des soumissions de 2 à 9 moins 10 p.c. en disant qu'en dessous, globalement, j'estimais que c'était anormal. Pourquoi? Parce que je suis contre les ententes. En effet, dans une entente, ce n'est jamais le plus bas qui est défavorisé; c'est toujours à son propre bénéfice qu'on essaie de régler le problème. J'écarte donc le plus bas, et procède comme je viens de vous exposer. Si le résultat obtenu est inférieur, on commence à s'inquiéter et à demander des renseignements.

Il m'est relativement indifférent que les prix soient bas car quand il manque du travail, je puis admettre qu'un entrepreneur ne compte plus l'amortissement de son véhicule, qu'il essaie de grappiller sur tout. Je puis aussi dire que ces derniers temps, les entrepreneurs ont rentabilisé leurs entreprises de 10 à 15 p.c. Il est peut-être regrettable qu'ils aient dû diminuer leur personnel tout en conservant les meilleurs — du fait de la diminution du travail — mais ils ont fait, grâce aux mesures prises par le gouvernement, un certain nombre d'investissements et ont trouvé des machines plus efficaces.

Cela leur permet donc de remettre des prix qui parfois nous étonnent, moins 50 p.c. des estimations de mon administration; cela veut dire qu'à certain moment, nous pouvons dire que nous nous trompons. Mais je crois que cela ne peut pas aller jusqu'à la mort des entreprises. Il y a des limites que j'essaie de fixer en tâtonnant.

Un autre point dont vous avez parlé aussi, c'est le problème des bureaux d'étude, en disant que vous n'étiez pas d'accord pour que l'on privatise les travaux publics.

Je ne désire pas qu'on privatise les travaux publics, mais je vais vous donner un exemple tout récent.

L'administration fait un projet pour le pont-canal qui se trouve à Houdeng-Goegnies et autorise les bureaux d'étude à introduire des variantes.

Tout le monde soumissionne. J'ai 115 projets différents. Le moins cher, sur base des dossiers de mon administration, est d'environ 700 millions. Le moins cher, selon les variantes des bureaux d'études, est de 570 millions.

Si je dis: « Vous, bureaux d'étude, qui licenciez votre personnel jour après jour, travaillez et présentez des projets! », c'est parce que l'Etat y trouve son intérêt.

Je cite encore un exemple: un bureau d'étude important de ce pays imagine une formule de pont. Il fait breveter son système. La France lui demande de la réaliser. Il ne peut plus le faire parce que ses ingénieurs sont partis aux Etats-Unis. Eh bien, ne croyez-vous pas qu'il serait peut-être logique de préserver ce que nous appelons notre know-how, notre matière grise qui ne se trouve évidemment pas concentrée dans la tête des six cents ingénieurs des travaux publics, mais est répartie dans les têtes des membres de tous les bureaux d'étude de ce pays?

Il conviendrait peut-être de repenser ce problème fondamental. Ne croyez-vous pas que nos six cents ingénieurs sont suffisamment occupés

par la surveillance et le contrôle des 100 milliards de travaux qui sont en cours dans ce pays et qui, s'ils ne sont pas efficacement surveillés, peuvent nous coûter aussi cher que le total des traitements de tous les fonctionnaires de mon département.

Voyez-vous, mesdames, messieurs, c'est ce raisonnement-là qui m'a amené à défendre certaines idées. Bien sûr, les 98 architectes et entrepreneurs de la Régie des Bâtiments pourraient se charger des travaux. Mais il ne faut pas croire que ceux qui sont architecte en chef-directeur dressent encore des plans que dessineraient les fonctionnaires de niveau supérieur. Non, finalement la moitié d'entre eux seulement sont susceptibles de faire des plans et c'est justement ceux-là qui doivent aller surveiller les travaux entrepris par la Régie des Bâtiments. Nous devons vraiment choisir la méthode de travail la plus efficace.

Voilà, mesdames, messieurs, ce que je souhaitais vous dire. Il est très difficile de rencontrer l'avis de tout le monde. Je n'ai pu répondre à toutes vos questions et désire m'en excuser auprès de tous ceux dont la question est restée sans suite.

Je dois cependant m'arrêter encore à la question importante posée par M. De Seranno. Je ne voudrais pas qu'il pense que ce problème budgétaire fondamental reste sans réponse de ma part.

Mon département, monsieur le sénateur, ne contredit pas votre affirmation selon laquelle le budget pourrait être, en réalité, de 20 milliards plus élevé. Il donne l'explication suivante. Je la lis, étant donné qu'il s'agit d'une matière très technique: « Pour le Fonds des routes, il y a lieu de préciser que le crédit inscrit à l'article 41.01 est la différence entre toutes les dépenses de fonctionnement, entretien, charges d'intérêt et personnel et les recettes de fonctionnement.

La dotation demandée est donc bien suffisante pour couvrir les frais de fonctionnement du Fonds des routes.

En ce qui concerne l'amortissement de cinquante-quatre milliards, celui-ci est couvert par une prévision de « rendement des emprunts », soit septante-huit milliards. Voir d'ailleurs à l'article 442.00 des recettes qui doivent également couvrir les autres dépenses d'investissements « travaux routiers ».

Il est, en effet, normal que les dépenses pour travaux routiers, c'est-à-dire les dépenses d'investissement, soient payées avec le produit des emprunts. Vis-à-vis de ces emprunts, on a un produit fini: les routes.

M. De Seranno. — Monsieur le ministre, j'ai critiqué le fait que les emprunts atteindront septante-huit milliards, mais que les travaux ne seront effectués que pour vingt-quatre milliards. Les cinquante-quatre autres milliards seront utilisés pour rembourser d'autres prêts affectés à des travaux entrepris il y a des années.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — C'est vrai, je le reconnais, mais c'est ainsi.

Lorsque vous évoquez l'orthodoxie budgétaire, je réponds qu'administrativement, elle a été respectée au Fonds des routes. En effet, si les emprunts contractés pour la construction des routes et non remboursés — y compris pour les intercommunales dont nous venons de reprendre la totalité du budget et des emprunts — s'élèvent peut-être à quatre cents milliards, c'est malgré tout la preuve de l'effort important fourni par le département au cours des dernières années, en matière de construction de routes. On ne nous demande d'ailleurs pas notre avis.

M. Claeys. — Mais il faut rembourser les emprunts, tôt ou tard.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — On ne nous demande pas notre avis: le ministre des Finances — je ne le critique pas, c'est le système — nous demande de lancer un emprunt « Fonds des routes ». Celui-ci est lancé et une certaine somme est ainsi réunie. Celle-ci reste dans la Trésorerie de l'Etat qui approvisionne trimestriellement le Fonds des routes. L'emprunt lancé l'année dernière fut ouvert le matin et fermé l'après-midi même, ce qui n'a pas permis au Fonds des routes qui, dans la Trésorerie de l'Etat, s'inscrit en rouge, de passer au vert. Il est juste à la limite.

Cette décision fait partie de tout le système de la dette de l'Etat. Nous nous inclinons puisque nous n'avons aucun moyen de modifier cette situation. Mais je reconnais que dans un « ménage » — comme vous avez dit à la tribune —, on n'agirait pas de cette façon.

Les options du département ont une orientation: la dette de l'Etat pour l'aménagement du réseau routier va diminuer, puisque nous allons arriver au bout des grands travaux routiers. Je ne vois pas pour quelle

raison on a toujours limité les emprunts de l'Etat à 7, 8 ou 9 ans. N'aurait-on pas pu imaginer d'émettre des emprunts à 20 ans ?

Le Fonds des routes n'a jamais été autorisé à recourir à des emprunts de longue durée. Cela fait l'objet d'une politique de la monnaie pour laquelle nous sommes dépourvus, non de compétences, mais de pouvoirs. Pour répondre à votre question, il existe, en effet, un problème sur le plan de la stricte orthodoxie, mais l'administration nous a obligés d'agir de la sorte.

Dans trois ans, lorsque les autoroutes seront terminées et qu'il ne restera plus que les travaux d'entretien et les petits travaux, les emprunts seront de moindre importance. Lorsque ceux-ci seront remboursés, après huit ans — puisqu'on ne peut jamais emprunter pour une durée plus longue —, il ne subsistera plus que les frais d'entretien qui devront vraisemblablement être augmentés. Reconnaissons qu'actuellement, certains travaux de gros entretien passent parfois sous la rubrique « Investissements ». Cette situation ne se produira plus et nous reviendrons donc à un système de stricte orthodoxie. Telle est la réponse que je voulais donner à la question de M. De Seranno.

M. De Bondt. — Intégrez le Fonds des routes dans l'administration.

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — C'est le même problème qu'en ce qui concerne les fonctionnaires de la Régie des Bâtiments. Le gouvernement précédent a décidé de récupérer les intercommunales. Certains ont trouvé ce procédé scandaleux, inadmissible de ne pas garder aux agents un traitement identique à celui dont ils bénéficiaient auparavant et qui était de dix p.c. supérieur à celui des fonctionnaires du département. Je peux difficilement faire travailler à la même table deux rédacteurs dont l'un, bien que n'ayant pas passé d'exams, gagnerait 10 p.c. de plus que l'autre. Leurs traitements ont donc été alignés.

Le Parlement doit en décider. Ces petits problèmes sont la conséquence de regroupements parfois combien douloureux.

Je remercie tous ceux qui m'ont écouté aussi longuement. J'ajoute que je répondrai par écrit aux problèmes ponctuels qui m'ont été posés avec beaucoup d'obligeance par divers membres. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

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

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1984

Discussion et vote des articles

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1984

Beraadslaging en stemming over de artikelen

M. le Président. — Nous passons à l'examen des articles du projet de loi contenant le budget du ministère des Travaux publics de 1984.

Wij gaan over tot het onderzoek van de artikelen van het ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor 1984.

Personne ne demandant la parole dans la discussion des articles du tableau, je les mets aux voix.

Daar niemand het woord vraagt in de behandeling van de artikelen van de tabel, breng ik deze in stemming.

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (*Voir document n° 5-XVI-1, session 1983-1984, du Sénat, et document n° 4-XVI-1, session 1983-1984, de la Chambre des représentants.*)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (*Zie stuk nr. 5-XVI-1, zitting 1983-1984, van de Senaat, en*

stuk nr. 4-XVI-1, zitting 1983-1984, van de Kamer van volksvertegenwoordigers.)

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

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

Article 1^{er}. Il est ouvert, pour les dépenses du ministère des Travaux publics afférents à l'année budgétaire 1984, des crédits s'élevant aux montants ci-après (en millions de francs) :

	Crédits dissociés		
	Crédits non dissociés	Crédits d'engagement	Crédits d'ordonnement
TITRE I			
Dépenses courantes	57 606,1	31,0	23,0
TITRE II			
Dépenses de capital	10 959,4	24 091,0	24 318,0
Totaux (titres I et II) . . .	68 565,5	24 122,0	24 341,0
TITRE III			
Amortissements de la Dette publique	321,7	—	—
Totaux (titres I, II et III) .	68 887,2	24 122,0	24 341,0

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

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

Artikel 1. Voor de uitgaven van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1984 worden kredieten geopend ten bedrage van (in miljoenen franken) :

	Gesplitste kredieten		
	Niet-gesplitste kredieten	Vastleggingskredieten	Ordonnancingskredieten
TITEL I			
Lopende uitgaven	57 606,1	31,0	23,0
TITEL II			
Kapitaaluitgaven	10 959,4	24 091,0	24 318,0
Totalen (titels I en II) . . .	68 565,5	24 122,0	24 341,0
TITEL III			
Aflossingen van Overheidsschuld	321,7	—	—
Totalen (titels I, II en III) .	68 887,2	24 122,0	24 341,0

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

Het woord is aan de heer De Seranno.

De heer De Seranno. — Mijnheer de Voorzitter, ik wil bij de bespreking van artikel 1 van het ontwerp nogmaals een poging doen om de minister mijn standpunt duidelijk te maken.

Mijnheer de minister, als u op uw begroting voor 24 miljard nieuwe wegenwerken inschrijft en u leent 78 miljard ten behoeve van het Wegenfonds, kunnen wij terecht de vraag stellen waarvoor de 54 resterende miljarden zijn bestemd. Uit de analyse van de cijfers blijkt nu dat die 54

miljard bestemd zijn voor het delgen van vroegere leningen. Dat wat 1984 betreft.

In 1983 waren 22 miljard bestemd voor wegenwerken en werd er 107 miljard geleend ten behoeve van het Wegenfonds.

Vorig jaar waren er weliswaar een aantal leningen, die ten einde liepen, maar het verschil, zijnde 85 miljard, moest eveneens dienen voor het delgen van leningen en voor het betalen van interesten.

U hebt gezegd dat er voor ongeveer 400 miljard leningen uitstaan en u hebt eraan toegevoegd dat wanneer zij over een periode van acht jaar worden terugbetaald, dat neerkomt op 50 miljard per jaar die niet in de begroting zijn ingeschreven. Daarbij komt dan telkens 30 à 40 miljard interest, hetzij in totaal 80 à 90 miljard per jaar.

Indien de regering wil terugkeren naar een budgettaire orthodoxie, moet zij toch op dat probleem attent worden gemaakt. Mijnheer de minister, na aflossing van dergelijke zware schuldenlast zal er geen geld meer overblijven voor het uitvoeren van nieuwe werken, laat staan voor onderhoudswerken.

Ik heb alleen willen aantonen dat in de begroting niet 93 miljard maar 113 miljard zou moeten ingeschreven zijn voor die post. Ik hoop dat de minister de komende maanden mijn opmerkingen ter harte zal nemen bij het opstellen van de volgende begroting. Anders wordt hij voor ons ietwat ongeloofwaardig.

Mijnheer de minister, wij zitten hier niet om u vragen te stellen waarop u later schriftelijk antwoord geeft. In die omstandigheden zouden wij evengoed de bespreking van de begrotingen in openbare vergadering kunnen afschaffen.

Ik heb geen vragen gesteld maar ik beschouwde het wel als mijn plicht enkele opmerkingen te maken over dit probleem. (*Applaus op de banken van de CVP en van de Volksunie.*)

De Voorzitter. — Vraagt niemand meer het woord over artikel 1?

Je mets donc aux voix l'article premier.

Ik breng artikel 1 in stemming.

— Adopté.

Aangenomen.

M. le Président. — L'article 2 est ainsi rédigé:

Dispositions particulières relatives aux dépenses courantes

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

Toutefois, le comptable de l'Office central des fournitures pourra disposer d'avances de fonds d'un montant maximum de 40 000 000 de francs, le comptable du service de l'économat, du service général de la direction des affaires générales et du service de la Meuse liégeoise, d'un montant maximum de 15 000 000 de francs.

Au moyen des avances de fonds, les comptables extraordinaires du département sont autorisés à payer les dépenses n'excédant pas 50 000 francs; les comptables mentionnés au deuxième alinéa du présent article ainsi que le comptable du service des automobiles sont néanmoins autorisés de payer des dépenses jusque 100 000 francs.

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

Bijzondere bepalingen betreffende de lopende uitgaven

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

Evenwel kan de rekenplichtige van het Centraal Bureau voor benodigheden beschikken over geldvoorschotten voor een maximumbedrag van 40 000 000 frank, de rekenplichtige van de huishoudelijke dienst, van de algemene dienst van de directie algemene zaken en van de dienst van de Luikse Maas voor een maximumbedrag van 15 000 000 frank.

Door middel van geldvoorschotten mogen de buitengewone rekenplichtigen van het departement uitgaven betalen welke 50 000 frank niet overschrijden; de in de tweede alinea van onderhavig artikel vernoemde rekenplichtigen alsmede de rekenplichtige van de automobiellendienst mogen echter uitgaven betalen tot 100 000 frank.

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

— Adopté.

Aangenomen.

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

Art. 3. De geboortetoelagen, de toelagen voor derving van het vrij genot van woning, de gevaarttoelagen en de toelagen voor elektrische bediening, de toelagen voor de inning van scheepvaartrechten, de toelagen voor bijkomende en onregelmatige prestaties, de vergoedingen voor begrafeniskosten, de vergoedingen voor bureau-onkosten, de vergoedingen voor rijwielen en rijwielen met hulpmotor, alsmede de bijdrage van de Staat-werkgever in de prijs van de sociale abonnements, worden uitbetaald overeenkomstig de regelen, bepaald in artikel 23 van de wet van 15 mei 1846 op de rijkscomptabiliteit.

— Adopté.

Aangenomen.

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

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

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 5. Le ministre des Travaux publics est autorisé à engager et ordonnancer à charge de l'article 12.21, section 31, titre I, du budget, les dépenses découlant de la consommation d'eau, d'électricité et du chauffage du domaine d'Argenteuil, des palais royaux de Bruxelles et Laeken et de la conciergerie à Marche-les-Dames.

Art. 5. De minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd, ten laste van artikel 12.21, sectie 31, titel I, van de begroting, de uitgaven vast te leggen en te ordonnanceren die voortvloeien uit het water- en elektriciteitsverbruik en de verwarming van het domein van Argenteuil, de koninklijke paleizen van Brussel en Laken en de huisbewaarderswoning te Marche-les-Dames.

— Adopté.

Aangenomen.

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

Art. 6. Bij afwijking van artikel 5 van de wet van 28 juni 1963, tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscomptabiliteit, wordt de minister van Openbare Werken ertoe gemachtigd ieder jaar artikel 31.01, sectie 33, titel I, van de begroting van zijn departement te bezwaren met de jaarlijkse last, voortvloeiende uit de overeenkomsten die werden

gesloten tussen de Belgische Staat en het Gemeentekrediet van België, van de renten en kosten van de door de intercommunale verenigingen Idea te Bergen en SPI te Luik voor de uitrusting van industrieterreinen aangegane leningen.

— Adopté.

Aangenomen.

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

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

— Adopté.

Aangenomen.

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

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

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

De toelage waarvan sprake zal door voornoemde instelling gedragen worden.

— Adopté.

Aangenomen.

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

— Titre I, section 31, article 11.03; article 12.01; article 12.02 (fourniture d'eau et de vapeur, abonnements et communications téléphoniques); article 12.03 (fourniture de gaz et d'électricité); article 12.21; article 14.02 (fourniture d'eau, de gaz, d'électricité, de combustibles, de carburants, de lubrifiants, abonnements et communications téléphoniques); article 14.03 (fourniture d'eau, de gaz et d'électricité); article 14.04.1 (fourniture d'électricité); article 33.01;

— Titre I, section 32, article 11.03.01; article 11.03.02; article 12.01.01; article 12.01.02; article 12.02.01 (fourniture d'eau et de vapeur, abonnements et communications téléphoniques); article 12.02.02 (fourniture d'eau et de vapeur, abonnements et communications téléphoniques); article 12.02.03 (fourniture d'eau et de vapeur, abonnements et communications téléphoniques); article 12.03.01 (fourniture de gaz et d'électricité); article 12.03.03 (fourniture de gaz et d'électricité).

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

— Titel I, sectie 31, artikel 11.03; artikel 12.01; artikel 12.02 (levering van water en stoom, abonnementen op de telefoon en telefoongesprekken); artikel 12.03 (levering van gas en elektriciteit); artikel 12.21; artikel 14.02 (levering van water, gas, elektriciteit, brandstoffen, motorbrandstoffen, smeermiddelen, abonnementen op de telefoon en telefoonge-

sprekken); artikel 14.03 (levering van water, gas en elektriciteit); artikel 14.04.1 (levering van elektriciteit); artikel 33.01;

— Titre I, section 32, article 11.03.01; article 11.03.02; article 12.01.01; article 12.01.02; article 12.02.01 (levering van water en stoom, abonnements op de telefoon en telefoongesprekken); article 12.02.02 (levering van water en stoom, abonnements op de telefoon en telefoongesprekken); article 12.02.03 (levering van water en stoom, abonnements op de telefoon en telefoongesprekken); article 12.03.01 (levering van gas en elektriciteit); article 12.03.03 (levering van gas en elektriciteit).

— Adopté.

Aangenomen.

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

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

— Adopté.

Aangenomen.

Dispositions particulières relatives aux dépenses de capital

Art. 11. Le Roi peut, en cas de besoin, et dans le cadre des crédits totaux prévus pour l'année budgétaire 1984 au titre II du tableau de la présente loi, opérer des transferts entre crédits d'ordonnancement.

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

Bijzondere bepalingen betreffende de kapitaaluitgaven

Art. 11. De Koning kan, zo nodig, in het raam van de totale kredieten die voor het begrotingsjaar 1984 uitgetrokken zijn onder titel II van de tabel van deze wet, overschrijvingen tussen ordonnanceringskredieten verrichten.

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

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 12. Le Roi peut, en cas de besoin, et dans le cadre des crédits totaux prévus pour l'année budgétaire 1984 au titre II, partie I, section 31, chapitre VII, « Investissements (civils) », opérer des transferts entre les crédits d'engagement des articles 73.16, 73.03 à 73.07 inclus et celui de l'article 71.05; entre les crédits d'engagement des articles 72.02, 72.03, 72.04, 72.07 et 72.10 et ceux des articles 71.02 et 71.04.

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

Art. 12. De Koning kan, zo nodig, in het raam van de totale kredieten die voor het begrotingsjaar 1984 onder titel II, deel I, sectie 31, hoofdstuk VII, « Investerings (civiele) » zijn uitgetrokken, overschrijvingen verrichten tussen de vastleggingskredieten van de artikelen 73.16, 73.03 tot en met 73.07 en dit van artikel 71.05; tussen de vastleggingskredieten van de artikelen 72.02, 72.03, 72.04, 72.07 en 72.10 en die van de artikelen 71.02 en 71.04.

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

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 13. Par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, les crédits inscrits à l'article 73.18 du titre II, partie II, section 31, peuvent être transférés soit à un autre article du même budget, soit au budget d'un autre département, y compris le budget des Dotations aux communautés et aux régions, pour autant qu'ils restent affectés à la région wallonne.

Art. 13. De op artikel 73.18 van titel II, deel II, sectie 31, ingeschreven kredieten kunnen bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit worden overgeschreven op een ander artikel van dezelfde begroting, hetzij op de begroting van een ander departement, de begroting van de Dotatiën aan de gemeenschappen en aan de gewesten inbegrepen, voor zover ze voor het Waalse landsgedeelte bestemd blijven.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 14. Par dérogation à l'article 5 de la loi du 28 juin 1963 modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, le ministre des Travaux publics est autorisé à engager chaque année, sur l'article 72.03 du titre II, partie I, section 31, du budget de son département, la charge annuelle découlant de l'article 11 de la convention intervenue, en date du 5 avril 1962, entre l'Etat belge et la Caisse des pensions des employés du Congo belge et du Ruanda-Urundi, dénommée par après l'Office de sécurité sociale d'outre-mer (Ossom), en vue de la construction d'un complexe de bureaux destinés aux institutions européennes.

Art. 14. In afwijking van artikel 5 der wet van 28 juni 1963, tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscomptabiliteit wordt de minister van Openbare Werken ertoe gemachtigd, ieder jaar artikel 72.03 van titel II, deel I, sectie 31, van de begroting van zijn departement te bezwaren met de jaarlijkse last, voortvloeiende uit artikel 11 van de overeenkomst die op 5 april 1962 werd gesloten tussen de Belgische Staat en de Pensioen- en Gezinstoelagenkas voor de werknemers van Belgisch-Kongo en Ruanda-Urundi, later Dienst voor overzeese sociale zekerheid (DOSZ) genaamd, voor de bouw van een kantoorgebouwencomplex ten behoeve van de Europese instellingen.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 15. Par dérogation à l'article 5 de la loi du 28 juin 1963, modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, le ministre des Travaux publics est autorisé à engager chaque année sur l'article 51.01, section 33, titre II, partie II, du budget de son département la charge annuelle, découlant des conventions intervenues entre l'Etat belge et le Crédit communal de Belgique, des amortissements des emprunts contractés par les intercommunales Idea à Mons et SPI à Liège en vue de l'équipement de parcs industriels.

Art. 15. Bij afwijking van artikel 5 van de wet van 28 juni 1963, tot wijziging en aanvulling van de wetten op de rijkscomptabiliteit, wordt de minister van Openbare Werken ertoe gemachtigd ieder jaar artikel 51.01, sectie 33, titel II, deel II, van de begroting van zijn departement te bezwaren met de jaarlijkse last, voortvloeiende uit de overeenkomsten die werden gesloten tussen de Belgische Staat en het Gemeentekrediet van België, van de aflossingen van de door de intercommunale verenigingen Idea te Bergen en SPI te Luik voor de uitrusting van industrieterreinen aangegane leningen.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 16. Le ministre des Travaux publics est autorisé à ordonner les dépenses contractées afférentes aux articles 14.07 et 14.08 (entretien extraordinaire) respectivement à charge des articles 73.21 et 73.19 du titre II, dépenses de capital.

Art. 16. De minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd de aangegane uitgaveverplichtingen met betrekking tot de artikelen 14.07

en 14.08 (buitengewone onderhoudswerken) respectievelijk te ordonnanceren op de artikelen 73.21 en 73.19 van titel II, kapitaaluitgaven.

— Adopté.

Aangenomen.

TITRE IV. — *Section particulière*

Art. 17. Les opérations effectuées sur les fonds spéciaux figurant au tableau du titre IV joint à la présente loi sont évalués à 8 130 800 000 francs pour les recettes et à 8 777 100 000 francs pour les dépenses.

TITRE IV. — *Afzonderlijke sectie*

Art. 17. De verrichtingen op de speciale fondsen die voorkomen in de tabel van titel IV gevoegd bij deze wet worden geraamd op 8 130 800 000 frank voor de ontvangsten en op 8 777 100 000 frank voor de uitgaven.

— Adopté.

Aangenomen.

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

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

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

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

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

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

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

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

— Adopté.

Aangenomen.

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

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

— Adopté.

Aangenomen.

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

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

— Adopté.

Aangenomen.

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

Art. 21. Est approuvé le budget du « Fonds des routes » pour l'année 1984 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 120 902 987 000 francs et pour les dépenses à 120 435 153 000 francs. Les recettes et les dépenses pour ordre sont évaluées à 25 000 000 de francs.

Il comporte en dépenses, des crédits d'engagement pour un montant de 29 090 000 000 de francs.

Il pourra être fait usage, dès le 1^{er} janvier 1985 des crédits d'engagement figurant aux articles 533.01, 533.03, 533.05, 533.06, 536.01 et 536.02 et des crédits de paiement repris aux articles 533.01, 533.03, 533.04, 533.05, 533.06, 535.02, 535.05, 535.07, 536.01, 536.02, 550.02 et 550.03 accordés par la présente loi et dont il n'aurait pas été fait emploi au 31 décembre 1984.

TITEL VII. — *Instellingen van openbaar nut van categorie A*

Art. 21. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting voor het jaar 1984 van het « Wegenfonds ».

Deze begroting belooft 120 902 987 000 frank voor de ontvangsten en 120 435 153 000 frank voor de uitgaven. De ontvangsten en de uitgaven voor orde worden geschat op 25 000 000 frank.

Zij bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 29 090 000 000 frank.

Van 1 januari 1985 af zullen mogen aangewend worden bij deze wet op de artikelen 533.01, 533.03, 533.05, 533.06, 536.01 en 536.02 verleende vastleggingskredieten en de op de artikelen 533.01, 533.03, 533.04, 533.05, 533.06, 535.02, 535.05, 535.07, 536.01, 536.02, 550.02 en 550.03 verleende betalingskredieten waarvan op 31 december 1984 geen gebruik zou gemaakt zijn.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 22. Est approuvé le budget de la Régie des Bâtiments de l'année 1984 annexé à la présente loi.

Ce budget s'élève pour les recettes à 14 556 385 000 francs et pour les dépenses à 14 556 385 000 francs.

Les recettes et les dépenses pour ordre sont évaluées à 1 205 800 000 francs.

Il comporte en dépenses, des crédits d'engagement pour un montant de 9 471 500 000 francs dans le cadre de sa mission statutaire et pour un montant de 840 690 000 francs dans les opérations pour ordre.

Il pourra être fait usage, dès le 1^{er} janvier 1985, des crédits d'engagement figurant aux articles 536.01, 536.02, 550.01, 550.07 et 590.09 et les crédits de paiement repris aux articles 536.01, 536.02, 537.01, 550.01, 550.07, 550.08, 590.04, 590.09 et 590.14 accordés par la présente loi et dont il n'aurait pas été fait emploi au 31 décembre 1984.

Dès épuisement des crédits d'engagement et d'ordonnancement disponibles à l'article 536.02, la Régie des Bâtiments est autorisée à imputer, en engagement et en ordonnancement, les dépenses contractées afférentes à cet article à charge de l'article 550.08.

Art. 22. Wordt goedgekeurd de bij deze wet gevoegde begroting voor het jaar 1984 van de Regie der Gebouwen.

Deze begroting belooft voor de ontvangsten 14 556 385 000 frank en voor de uitgaven 14 556 385 000 frank.

De ontvangsten en de uitgaven voor orde worden geraamd op 1 205 800 000 frank.

Zij bevat bij de uitgaven, vastleggingskredieten voor een bedrag van 9 471 500 000 frank in het kader van haar statutaire opdracht en voor een bedrag van 840 690 000 frank in het kader der verrichtingen voor orde.

Van 1 januari 1985 af, zullen mogen worden aangewend de bij deze wet op de artikelen 536.01, 536.02, 550.01, 550.07 en 590.09 verleende vastleggingskredieten en de op de artikelen 536.01, 536.02, 537.01, 550.01, 550.07, 550.08, 590.04, 590.09 en 590.14 verleende betalingskredieten, waarvan op 31 december 1984 geen gebruik zou gemaakt zijn.

Zodra de beschikbare vastleggings- en ordonnanceringskredieten op het artikel 536.02 zijn opgebruikt wordt de Regie der Gebouwen ertoe gemachtigd de aangeane uitgaveverplichtingen met betrekking tot dit artikel als vastlegging of als ordonnancering aan te rekenen op het artikel 550.08.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 23. § 1. La Régie des Bâtiments est autorisée à effectuer des dépenses, quelle qu'en soit la nature, nécessaires au fonctionnement des centres administratifs de l'Etat considérés comme entités, de même que celles afférentes aux palais de justice.

§ 2. La Régie des Bâtiments est autorisée à récupérer le montant de ces dépenses à la charge des services occupant les bâtiments en question.

Art. 23. § 1. De Regie der Gebouwen is ertoe gemachtigd uitgaven, van welke aard ook, die noodzakelijk zijn voor de werking van de rijksadministratieve centra, in hun geheel beschouwd, alsmede deze betrekking hebbende op de justitiepaleizen te betalen.

§ 2. De Regie der Gebouwen is ertoe gemachtigd het bedrag van deze uitgaven te recupereren ten laste van de diensten gehuisvest in de betrokken gebouwen.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 24. Par analogie à l'article 21 de la loi du 1^{er} avril 1971 portant création à la Régie des Bâtiments, les moyens de l'administration des Bâtiments disponibles sur l'article 63.03.A du titre IV — section particulière, du budget du ministère des Travaux publics sont versés par l'Etat à la Régie sous forme de dotation.

Art. 24. Naar analogie van artikel 21 van de wet van 1 april 1971 houdende oprichting van de Regie der Gebouwen wordt het beschikbaar tegoed van het bestuur der Gebouwen op artikel 63.03.A van titel IV — afzonderlijke sectie, van de begroting van het ministerie van Openbare Werken door de Staat aan de Regie gestort in de vorm van een dotatie.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 25. La Régie des Bâtiments est autorisée à assurer la gérance du complexe dénommé « Centre Monnaie », sis boulevard Anspach, 53 à 1000 Bruxelles, et sur lequel l'Etat détient un titre de copropriété.

La Régie perçoit à cette fin, préalablement au paiement des dépenses, des avances provisionnelles de la part des copropriétaires.

Art. 25. De Regie der Gebouwen wordt ertoe gemachtigd het beheer te voeren over het gebouwencomplex « Muntcentrum » genaamd, gelegen aan de Anspachlaan 53, te 1000 Brussel, waarvan het Rijk een bewijs van medeïgendom bezit.

Te dien einde int de Regie provisionele voorschotten van de medeïgennaars vóór de betaling der uitgaven.

— Adopté.

Aangenomen.

Autres engagements couverts par la loi budgétaire

Art. 26. Le ministre des Travaux publics est autorisé à prendre, au nom de l'Etat, l'engagement de payer à l'échéance, aux pouvoirs publics régionaux et locaux, l'intérêt et l'amortissement, dans un délai maximum de trente ans, des prêts accordés par le Crédit communal de Belgique, en lieu et place de la prise en charge par l'Etat des travaux de réparation des dommages de guerre aux biens nécessaires à un service public ou à la poursuite d'une fin d'intérêt général en exécution de la loi du 6 juillet 1948.

Ces engagements pourront porter en 1984 sur un volume de prêts ne dépassant pas 140 000 000 de francs. Tout engagement à prendre de ce chef est soumis au visa du contrôleur des engagements et à la Cour des comptes.

Avant le 10 de chaque mois, le contrôleur des engagements transmet à la Cour des comptes, avec les documents justificatifs, un relevé en trois exemplaires, mentionnant, d'une part, le montant des engagements visés

au cours du mois écoulé et, d'autre part, le montant des engagements visés depuis le début de l'année.

Le relevé du mois de décembre constitue le relevé récapitulatif annuel. La Cour des comptes renvoie au ministère des Finances, dans les dix jours suivant leur réception, deux exemplaires arrêtés par elle, du relevé récapitulatif annuel.

Andere verbintenissen toegelaten door de begrotingswet

Art. 26. De minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd namens de Staat de verbintenissen aan te gaan tot het betalen op de vervaldag, aan de gewestelijke en lokale openbare besturen, van de interest en de aflossing, binnen een termijn van ten hoogste dertig jaar, van leningen door het Gemeentekrediet van België toegestaan ter vervanging van het ten laste nemen door de Staat van de werken tot herstelling van de oorlogsschade aan de goederen noodzakelijk voor een openbare dienst of voor het nastreven van een doel van algemeen nut, ter uitvoering van de wet van 6 juli 1948.

Die verbintenissen mogen in 1984 slaan op een leningentotaal van ten hoogste 140 000 000 frank. Elke verbintenis, uit dien hoofde aan te gaan, wordt onderworpen aan het visum van de controleur der vastleggingen en aan het Rekenhof.

Vóór de 10e van iedere maand legt de controleur van de vastleggingen aan het Rekenhof een in drievoud opgemaakte lijst met de verantwoordingsstukken voor die enerzijds het bedrag vermeldt van de vastleggingen die tijdens de afgelopen maand gevisieerd werden, en anderzijds het bedrag aangeeft van de vastleggingen die gevisieerd werden sinds het begin van het jaar.

De lijst van de maand december maakt de jaarlijkse verzamelstaat uit. Binnen de tien dagen na ontvangst van de jaarlijkse verzamelstaat, zendt het Rekenhof twee door het Hof afgesloten exemplaren naar het ministerie van Financiën terug.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 27. L'Office de la Navigation et le *Dienst voor de Scheepvaart* sont respectivement autorisés à contracter, en dehors du marché public des capitaux, des emprunts à concurrence de 850 000 000 et 1 000 000 000 de francs, en vue de financer des travaux de modernisation du canal Albert et d'entretien extraordinaire aux voies navigables ressortant à leur compétence. Le montant destiné aux travaux d'entretien extraordinaire est limité à 250 000 000 de francs pour l'Office de la Navigation et à 150 000 000 de francs pour le *Dienst voor de Scheepvaart*.

Le ministre des Finances est autorisé à accorder la garantie de l'Etat à concurrence du montant précité. Les modalités et conditions de ces emprunts seront soumises à l'approbation préalable du ministre des Travaux publics et du ministre des Finances. L'Etat versera les dotations nécessaires à ces organismes en vue d'assurer le service financier des emprunts.

Art. 27. De *Office de la Navigation* en de *Dienst voor de Scheepvaart* worden ertoe gemachtigd respectievelijk, buiten de openbare kapitaalmarkt, leningen aan te gaan ten belope van 850 000 000 en 1 000 000 000 frank met het oog op de financiering van moderniseringswerken op het Albertkanaal en buitengewone onderhoudswerken aan de waterwegen die onder hun bevoegdheid vallen. Het bedrag bestemd voor de buitengewone onderhoudswerken is beperkt tot 250 000 000 frank voor de *Office de la Navigation* en tot 150 000 000 frank voor de *Dienst voor de Scheepvaart*.

De minister van Financiën wordt ertoe gemachtigd de staatswaarborg te verlenen tot het voormelde bedrag. De modaliteiten en voorwaarden van deze leningen zullen vooraf ter goedkeuring aan de minister van Openbare Werken en aan de minister van Financiën worden voorgelegd. De Staat zal de nodige dotaties storten aan die instellingen om de financiële dienst van de leningen te kunnen verzekeren.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 28. Le ministre des Travaux publics, en accord avec le ministre des Finances, est autorisé à accorder la garantie de l'Etat à concurrence d'un montant de 1 028 000 000 de francs, pour l'emprunt d'un même montant, à souscrire par la SA du Canal et des installations maritimes

de Bruxelles, en vue du financement des travaux de modernisation du canal maritime de Bruxelles, des installations portuaires y afférentes et des travaux d'entretien extraordinaire au canal maritime de Bruxelles. Le montant destiné aux travaux d'entretien extraordinaire est limité à 82 000 000 de francs.

L'Etat versera les dotations nécessaires à la société en vue d'assurer le service financier des emprunts.

Art. 28. De minister van Openbare Werken, in akkoord met de minister van Financiën, wordt ertoe gemachtigd de staatswaarborg ten belope van een bedrag van 1 028 000 000 frank te verlenen aan de lening van hetzelfde bedrag aan te gaan door de NV Zeekanaal en haveninrichtingen van Brussel, met het oog op de financiering van de moderniseringswerken van het zeekanaal van Brussel, van de erbij horende haveninrichtingen en van de buitengewone onderhoudswerken aan het zeekanaal van Brussel. Het bedrag voor de buitengewone onderhoudswerken wordt beperkt tot 82 000 000 frank.

De Staat zal aan de maatschappij de nodige dotaties bezorgen om in de financiële dienst der leningen te voorzien.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 29. Le ministre des Travaux publics peut autoriser les organismes autonomes indiqués ci-après à souscrire des engagements dont l'Etat assume la charge, jusqu'au montant indiqué en regard de chaque organisme:

— Office de la Navigation: 850 000 000 de francs;

— *Dienst voor de Scheepvaart*: 1 000 000 000 de francs;

— SA du Canal et des installations maritimes de Bruxelles: 1 028 000 000 de francs.

Il pourra être fait usage, dès le 1^{er} janvier 1985, des crédits d'engagement et de paiement figurant à l'article 590.10 des budgets de l'Office de la Navigation et du *Dienst voor de Scheepvaart*, dont il n'aurait pas été fait emploi au 31 décembre 1984.

Art. 29. De minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd de hieronder vermelde autonome instellingen toe te laten verbintenissen te onderschrijven, waarvan de Staat de last op zich neemt, tot het naast elke instelling aangegeven bedrag:

— *Office de la Navigation*: 850 000 000 frank;

— *Dienst voor de Scheepvaart*: 1 000 000 000 frank;

— NV Zeekanaal en haveninrichtingen van Brussel: 1 028 000 000 frank.

Van 1 januari 1985 af, zullen mogen aangewend worden de op het artikel 590.10 van de begrotingen van de *Office de la Navigation* en van de *Dienst voor de Scheepvaart* verleende vastleggings- en betalingskredieten waarvan op 31 december 1984 geen gebruik zou gemaakt zijn.

— Adopté.

Aangenomen.

M. le Président. — Il sera procédé ultérieurement au vote sur l'ensemble du projet de loi.

Wij stemmen later over het ontwerp van wet in zijn geheel.

PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1983

Discussion et vote des articles

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

Beraadslaging en stemming over de artikelen

M. le Président. — Nous passons à l'examen des articles du projet de loi ajustant le budget du ministère des Travaux publics de 1983.

Wij gaan over tot het onderzoek van de artikelen van het ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor 1983.

Personne ne demandant la parole dans la discussion des articles du tableau, je les mets aux voix.

Daar niemand het woord vraagt in de behandeling van de artikelen van de tabel, breng ik deze in stemming.

— Ces articles sont successivement mis aux voix et adoptés. (Voir document n° 6-XVI-1, session 1983-1984, du Sénat, et document n° 5-XVI-1, session 1983-1984, de la Chambre des représentants.)

Deze artikelen worden achtereenvolgens in stemming gebracht en aangenomen. (Zie stuk nr. 6-XVI-1, zitting 1983-1984, van de Senaat, en stuk nr. 5-XVI-1, zitting 1983-1984, van de Kamer van volksvertegenwoordigers.)

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

I. Ajustements des crédits

Article 1^{er}. Les crédits prévus au titre I — dépenses courantes, au titre II — dépenses de capital et au titre III — amortissements de la dette publique du budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1983, sont ajustés suivant les données détaillées du tableau annexé à la présente loi et à concurrence de (en millions de francs):

Ajustements	Crédits dissociés		
	Crédits non dissociés	Crédits d'engagement	Crédits d'ordonnement
TITRE I			
<i>Dépenses courantes</i>			
Crédits supplémentaires de l'année courante	2 087,8	—	—
Réductions	1 080,2	—	—
Crédits supplémentaires pour années antérieures	940,5	—	—
TITRE II			
<i>Dépenses de capital</i>			
Crédits supplémentaires de l'année courante	720,3	2 000,0	585,0
Réductions	—	2 530,0	1 115,0
Crédits supplémentaires pour années antérieures	24,8	—	—
TITRE III			
<i>Amortissements de la Dette publique</i>			
Réductions	500,0	—	—

I. Kredietaanpassingen

Artikel 1. De kredieten ingeschreven onder titel I — lopende uitgaven, onder de titel II — kapitaaluitgaven en onder titel III — aflossingen van overheidsschuld van de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1983, worden aangepast volgens de omstandige vermeldingen in de bij deze wet gevoegde tabel en ten belope van (in miljoenen franken):

Aanpassingen	Gesplitste kredieten		
	Niet-gesplitste kredieten	Vast-leggings-kredieten	Ordonnancings-kredieten
TITEL I			
<i>Lopende uitgaven</i>			
Bijkredieten voor het lopend jaar	2 087,8	—	—
Verminderings	1 080,2	—	—
Bijkredieten voor vroegere jaren	940,5	—	—
TITEL II			
<i>Kapitaaluitgaven</i>			
Bijkredieten voor het lopende jaar	720,3	2 000,0	585,0
Verminderings	—	2 530,0	1 115,0
Bijkredieten voor vroegere jaren	24,8	—	—
TITEL III			
<i>Aflossingen van Overheidsschuld</i>			
Verminderings	500,0	—	—
— Adopté.			
Aangenomen.			

II. Dispositions diverses

Art. 2. Le ministre des Travaux publics est dispensé de récupérer à charge de la veuve de M. De Haec, Alfons, ouvrier qualifié A à la direction des Bâtiments de Bruxelles (décédé le 15 mars 1983) les sommes indûment liquidées au profit de cet agent du 13 septembre 1980 au 28 février 1981 inclus, du 31 mars 1981 au 28 février 1982 inclus et du 31 mars 1982 au 28 février 1983 inclus, périodes pendant lesquelles il a dû être placé en disponibilité pour maladie avec effet rétroactif, par un arrêté ministériel du 10 janvier 1983 et avec réduction, *ab initio* de 40 p.c. du traitement plein qu'il avait perçu.

II. Diverse bepalingen

Art. 2. De minister van Openbare Werken wordt ervan ontslagen, van de weduwe van de heer De Haec, Alfons, geschoold werkman A bij de directie der Gebouwen te Brussel (overleden op 15 maart 1983) de sommen terug te vorderen die van 13 september 1980 tot en met 28 februari 1981, van 31 maart 1981 tot en met 28 februari 1982 en vanaf 31 maart 1982 tot en met 28 februari 1983 ten onrechte aan deze ambtenaar zijn uitbetaald. Gedurende deze periodes diende hij in beschikbaarheid gesteld wegens ziekte met terugwerkende kracht, door ministerieel besluit van 10 januari 1983 met een vermindering *ab initio* van 40 pct. der volledige wedde die hij ontvangen had.

— Adopté.
Aangenomen.

Art. 3. Le ministre des Travaux publics est autorisé à imputer, à la charge des articles 12.03 et 12.07, section 31 du titre I, dépenses courantes, du budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1983 des dépenses aux montants respectifs de 38 138 938 francs et 132 272 francs à titre de remboursement, à la Régie des Bâtiments, des engagements contractés par elle au cours de l'année 1981 au profit du ministère des Travaux publics.

Art. 3. De minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd, ten laste van de artikelen 12.03 en 12.07, sectie 31 van titel I, lopende uitgaven, van de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1983, uitgaven aan te rekenen ten belope van respectievelijk 38 138 938 frank en 132 272 frank als terugbetaling aan

de Regie der Gebouwen van verbintenissen door haar in het jaar 1981 afgesloten ten gerieve van het ministerie van Openbare Werken.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 4. La créance de la SA Etudes et investissements immobiliers au montant de 19983 francs, relative à l'année budgétaire 1970, article 12.02, est relevée de la prescription quinquennale prévue à l'article 1^{er}, a, de la loi du 6 février 1970.

Art. 4. De schuldvordering van NV *Etudes et investissements immobiliers* ten bedrage van 19983 frank betreffende het begrotingsjaar 1970, artikel 12.02, wordt ontheven van de vijfjarige verjaring voorzien in artikel 1, a, van de wet van 6 februari 1970.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 5. § 1. Dans l'article 21 de la loi du 13 juillet 1983 contenant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1983 les deuxième et troisième alinéas sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Ce budget s'élève pour les recettes à 150 951 751 000 francs et pour les dépenses à 150 004 296 000 francs. Les recettes et les dépenses pour ordre sont évaluées à 25 000 000 de francs.

Il comporte en dépenses, des crédits d'engagement pour un montant de 28 316 440 000 francs. »

§ 2. Dans l'article 22 de la loi du 13 juillet 1983 contenant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1983 les deuxième et quatrième alinéas sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Ce budget s'élève pour les recettes et pour les dépenses à 14 643 743 000 francs.

Il comporte en dépenses, des crédits d'engagement pour un montant de 8 269 700 000 francs dans le cadre de sa mission statutaire et pour un montant de 632 462 000 francs dans le cadre des opérations pour ordre. »

§ 3. L'article 29 de la loi du 13 juillet 1983 contenant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1983 est remplacé par la disposition suivante :

« Le ministre des Travaux publics peut autoriser les organismes autonomes indiqués ci-après à souscrire des engagements dont l'Etat assume la charge, jusqu'au montant indiqué en regard de chaque organisme :

— Office de la Navigation : 800 000 000 de francs;

— Dienst voor de Scheepvaart : 1 000 000 000 de francs;

— SA du Canal et des installations maritimes de Bruxelles : 1 095 000 000 de francs.

— Intercommunale pour l'autoroute E3 : 472 547 127 francs. »

Art. 5. § 1. In artikel 21 van de wet van 13 juli 1983 houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1983 worden de tweede en derde leden vervangen door de volgende bepalingen :

« Deze begroting belooft 150 951 751 000 frank voor de ontvangsten en 150 004 296 000 frank voor de uitgaven. De ontvangsten en de uitgaven voor orde worden geschat op 25 000 000 frank.

Zij bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 28 316 440 000 frank. »

§ 2. In artikel 22 van de wet van 13 juli 1983 houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1983 worden de tweede en vierde leden vervangen door de volgende bepalingen :

« Deze begroting belooft voor de ontvangsten en voor de uitgaven 14 643 743 000 frank.

Zij bevat bij de uitgaven vastleggingskredieten voor een bedrag van 8 269 700 000 frank in het kader van haar statutaire opdracht en voor een bedrag van 632 462 000 frank in het kader der verrichtingen voor orde. »

§ 3. Artikel 29 van de wet van 13 juli 1983 houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1983 wordt door de volgende bepaling vervangen :

« De minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd de hieronder vermelde autonome instellingen toe te laten verbintenissen te onderschrijven, waarvan de Staat de last op zich neemt, tot het naast elke instelling aangegeven bedrag :

— Office de la Navigation : 800 000 000 frank;

— Dienst voor de Scheepvaart : 1 000 000 000 frank;

— NV Zeekanaal en haveninrichtingen van Brussel : 1 095 000 000 frank;

— Intercommunale Vereniging voor de autoweg E3 : 472 547 127 frank. »

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 6. L'article 31 de la loi du 13 juillet 1983 contenant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1983 est complété comme suit :

« L'incidence financière de décisions de préfinancement pour compte de tiers d'opérations considérées « hors concession » devra faire l'objet des mêmes inscriptions comptables. Le Fonds des Routes est chargé de la récupération de ces montants. »

Art. 6. Artikel 31 van de wet van 13 juli 1983 houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1983 wordt aangevuld als volgt :

« Voor de financiële weerslag van beslissingen tot vooruitfinanciering voor rekening van derden, van verrichtingen die geacht worden buiten concessie te vallen, zullen dezelfde boekingen moeten worden uitgevoerd. Het Wegenfonds is belast met de terugvordering van die bedragen. »

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 7. Les crédits ouverts par la présente loi seront couverts par les ressources générales du Trésor.

Art. 7. De bij deze wet toegestane kredieten zullen door de algemene middelen der Schatkist gedekt worden.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 8. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 8. Deze wet treedt in werking de dag van haar bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

— Adopté.

Aangenomen.

M. le Président. — Il sera procédé ultérieurement au vote sur l'ensemble du projet de loi.

Wij stemmen later over het ontwerp van wet in zijn geheel.

ONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN DE WET VAN 9 AUGUSTUS 1955 BETREFFENDE HET WEGENFONDS

Algemene beraadslaging en stemming over de artikelen

PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DU 9 AOUT 1955 RELATIVE AU FONDS DES ROUTES

Discussion générale et vote des articles

De Voorzitter. — Aan de orde is de bespreking van het ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds.

Nous abordons l'examen du projet de loi modifiant la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des Routes.

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Het woord is aan de rapporteur.

De heer Claeys, rapporteur. — Ik verwijs naar mijn verslag, mijnheer de Voorzitter.

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

De heer Egemeers. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, dit ontwerp handelt in hoofdzaak over de overname van het personeel van de intercommunale E3 door het Wegenfonds. Het is hetzelfde ontwerp dat op 16 oktober 1981 door de heer Chabert, toenmalig minister van Openbare Werken, werd ingediend.

Het personeel van de intercommunale heeft indertijd bezwaren geuit, vooral tegen de afschaffing van de weddetoeslag van 10 pct. In de commissie waren wij er in oktober 1981 in geslaagd minister Chabert te laten onderzoeken of de weddetoeslag van 10 pct. niet kon behouden blijven voor het personeel. De afschaffing van deze weddetoeslag werd vastgelegd in artikel 3 van het ontwerp.

Ondertussen is er een studie verschenen van professor Blanpain gebaseerd op een arrest van de Raad van State met betrekking op een andere intercommunale, die ik zou kunnen noemen, maar waarvan de naam niets ter zake doet.

De heer De Bondt. — Noem ze maar.

De heer Egemeers. — Het gaat om de SV Interregie, mijnheer De Bondt.

Uit die studie blijkt dat het personeel van de E3 in feite een schijncompensatie heeft gekregen door de weddetoeslag van 10 pct. af te schaffen in ruil voor een vaste benoeming bij het Wegenfonds, dat ressorteert onder het ministerie van Openbare Werken. De intercommunale E3 had een publiekrechtelijk statuut. Uit het arrest, dat werd doorgelicht door professor Blanpain, blijkt dus dat ook het personeel van de E3 recht had om de weddetoeslag te behouden en terzelfder tijd door de transfer naar het Wegenfonds een vaste benoeming te verkrijgen.

De omstandigheden van het politieke leven in ons land hebben ertoe geleid dat de regering in een volmachtbeleid is vervallen. Aldus werd via een volmachtbesluit de weddetoeslag van 10 pct. voor het personeel van de intercommunale E3 afgeschaft.

Mijnheer de minister, in die omstandigheden vraag ik mij af wat er nog overblijft van het ontwerp van minister Chabert en wat, bijvoorbeeld, de draagwijdte is van artikel 1 van dit ontwerp, rekening houdend met het volmachtbesluit waardoor de weddetoeslag werd afgeschaft.

Uit de tekst van dit artikel besluit ik dat het personeel van de intercommunale alle administratieve, en dus ook de geldelijke voordelen omwille van anciënniteit, mag blijven behouden. Wat heeft u echter gedaan met de weddetoeslag, mijnheer de minister?

U zal mij wellicht antwoorden dat de afschaffing ervan reeds geregeld werd door het koninklijk besluit nr. 183 van 30 december 1983 en dat gedane zaken geen keer nemen. U denkt dus nu te kunnen starten met een zuivere lei, nadat u eerst iets hebt afgeschaft, ten onrechte volgens ons. En ik verwijs hiervoor naar het arrest van de Raad van State. Indien u voor de toekomst zou beslissen deze weddetoeslag terug te geven, eventueel via artikel 3 — wat ik sterk betwijfel —, dan zouden wij ons volledig akkoord kunnen verklaren met dit ontwerp. Mijnheer de minister, wij hebben echter hieromtrent onze twijfels en daarom zullen wij niet zomaar dit ontwerp goedkeuren. Voor ons is het duidelijk dat u aan dit personeel van de E3 het essentiële hebt afgenomen, namelijk de weddetoeslag van 10 pct.

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

M. Olivier, ministre des Travaux publics et des Classes moyennes. — Je répondrai brièvement à la question posée par l'honorable membre.

Avant mon arrivée à la tête du département des Travaux publics, la reprise de toutes les intercommunales avait été décidée, sauf pour E3 dont la reprise était subordonnée au règlement préalable du problème de son personnel. J'ai donc trouvé ce dossier sur mon bureau.

Des contacts ont été pris avec les services de la Fonction publique comme avec la délégation syndicale d'E3 en vue de trouver une solution. Il était, en effet, anormal que des fonctionnaires de même grade jouissent de traitements différents.

Les fonctionnaires de l'Intercommunale, qui est un parastatal, avaient été en principe, recrutés à titre temporaire. Par le biais de l'accord intervenu au niveau syndical et de la Fonction publique, ils sont devenus des agents des Travaux publics. Un arrêté numéroté a été pris visant à régler leur situation. Celle-ci étant actuellement réglée, aucune discussion n'a plus été engagée à ce sujet. J'irai plus loin, je dirai même que tout s'est fait sans émotion particulière.

La diminution de la prime qu'avaient obtenue ces agents lors de leur recrutement à l'E3 était compensée par la sécurité d'emploi qui leur était conférée par ce transfert au sein du département des Travaux publics. Telle est la situation.

Il serait, je crois, regrettable de créer un nouveau problème.

Ce personnel a été reclassé en fonction des besoins, l'activité qu'ils exerçaient étant maintenue. En effet, ils assurent l'entretien de l'E3 et ont été affectés qui à Anvers, qui à Gand, le long de celle-ci. Il est évident que tant le secrétaire général que les deux directeurs généraux recrutés au départ n'ont pu être réaffectés dans un district déterminé. Ils ont donc été intégrés dans le département des Travaux publics et cela sans problème, je dirais même sans douleur.

C'est pourquoi les difficultés qui viennent d'être évoquées me paraissent dépassées.

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

De heer De Bondt. — Mijnheer de Voorzitter, ik zou niet willen dat er een misverstand ontstaat. Het ontwerp dat wij thans bespreken, heeft op geen enkel punt betrekking op de toestand van gisteren of van vandaag, van het personeel van de intercommunale vereniging voor de autosnelweg E3. Dit personeel werd, ingevolge een genummerd koninklijk besluit, vorig jaar getroffen door de huidige minister, geïntegreerd in het Wegenfonds.

Wat hier gebeurt, is essentieel een wijziging aan de wet op het Wegenfonds. Deze wijziging was noodzakelijk geworden, omdat er in verband met artikel 4, alinea 4, van de wet van 9 augustus 1955, een interpretatiemoeilijkheid was ontstaan, die altijd opnieuw een onzekerheid teweegbracht met betrekking tot het statuut van het personeel. Dat is het enige voorwerp van dit ontwerp. Het gaat dus niet over het personeel van de E3. Er mag daarover geen verwarring ontstaan, zoniet zou de interpretatie van deze wet helemaal van haar voorwerp worden afgeleid. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

De heer Van Ooteghem. — Ik wilde dezelfde omerking maken, mijnheer de Voorzitter.

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

De heer Egemeers. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, het artikel 2 — dat werd met evenveel woorden gezegd door de rapporteur — werd geregeld door een volmachtbesluit.

Inderdaad, indien dit niet was gebeurd, zou het ontwerp, zoals het in oktober 1980 werd ingediend door de heer Chabert, toen minister van Openbare Werken, geen kans hebben gemaakt om goedgekeurd te worden. Er werd een nieuwe tekst gemaakt en de artikelen 2 en 4 zijn nu geregeld bij volmachtbesluit. Nu gaat het inderdaad om het Wegenfonds waar het personeel van de intercommunale E3 via een omweg is binnengeloodst. Wij hebben daar niets tegen en het is op een handige manier opgelost. Niettemin is de prijs voor het ex-personeel van de intercommunale E3 een weddetoeslag van 10 pct., die integraal deel uitmaakte van het geldelijk statuut van een publiekrechtelijke instelling. Door middel van een arrest van de Raad van State van 1974 hebt u enkele honderden mensen hetzelfde lot laten ondergaan.

De heer Edg. Peetermans. — Dat was maar juist ook.

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

De heer Van Ooteghem. — Men kan betwisten of het goed was een weddetoeslag van 10 pct. toe te kennen. Wanneer echter een contract

werd ondertekend door een minister, dan is de volgende minister ook door dat contract gebonden.

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

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

Artikel één luidt:

Artikel 1. In artikel 4, vierde lid, van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds, wordt de vermelding «... met behoud van hun anciënniteit en de daaraan verbonden rechten.» vervangen door de volgende tekst: «... of waarvan zij de functie uitoefenden op voormelde datum. Voor de vaststelling van de klasse en de groep van de weddeschalen en voor de berekening van de geldelijke anciënniteit wordt eveneens rekening gehouden met de tot op uiterlijk 30 april 1976 door de minister van Openbare Werken individueel genomen beslissingen. Zij behouden daarenboven alle administratieve en geldelijke voordelen voortvloeiend uit de aldus verworven geldelijke anciënniteit.»

Article 1^{er}. A l'article 4, alinéa 4, de la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des Routes, les mots «... et conservant leur ancienneté et les droits qui s'y rattachent.» sont remplacés par le texte suivant: «... ou dont ils exerçaient les fonctions à la date précitée. Pour la détermination de la classe et du groupe des échelles de traitements et pour la fixation de l'ancienneté pécuniaire, il est également tenu compte des décisions prises, à titre individuel, par le ministre des Travaux publics, jusqu'au 30 avril 1976. Ils conservent, en outre, tous les avantages administratifs et pécuniaires qui découlent de l'ancienneté pécuniaire ainsi acquise.»

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 2. Een artikel 4bis, luidend als volgt, wordt in voornoemde wet van 9 augustus 1955 ingevoegd:

« Art. 4bis. § 1. De in vast verband benoemde personeelsleden van de «Intercommunale Vereniging voor de autoweg E3» worden in dezelfde hoedanigheid overgedragen aan het Wegenfonds.

Voormelde personeelsleden behouden in hun nieuwe dienstaanwijzing de graad- en niveauanciënniteit die zij in die Intercommunale Vereniging op de datum van hun overplaatsing hebben verworven.

Deze anciënniteiten mogen evenwel de datum van 1 februari 1977 niet voorafgaan. Deze beperking geldt niet voor de vaststelling van de graadanciënniteit in verband met de toepassing van het beginsel van de vlakke loopbaan, noch voor de toepassing van bepalingen waarbij geldelijke voordelen worden toegekend op basis van die graadanciënniteit.

De bij de voormelde intercommunale vereniging toegepaste regeling inzake afwezigheid wegens ziekte en gebrekkigheid blijft op hen van toepassing tot op de datum waarop de Koning een andere regeling vaststelt.

§ 2. De leden van het personeel van de voormelde intercommunale vereniging, in dienst op 31 december 1979, die niet de hoedanigheid hebben van een in vast verband benoemd personeelslid, worden overgenomen door het Wegenfonds en er definitief benoemd in de graad die zij bekleedden of waarvan zij de functie uitoefenden op voormelde datum.

§ 3. De door de overgeplaatste personeelsleden vervulde diensten bij de voormelde intercommunale vereniging worden met gepresteerde diensten in hun nieuwe dienstaanwijzing gelijkgesteld.

§ 4. De overgeplaatste personeelsleden verkrijgen dezelfde administratieve en bezoldigingsregeling als de overige personeelsleden van het Wegenfonds. De algemene weddetoeslag bepaald bij artikel 20, tweede lid, van het in zitting van 25 januari 1975 van de raad van beheer van de voormelde intercommunale vereniging goedgekeurd gecoördineerd statuut, wordt opgeheven.

Voor de vaststelling van de weddeschalen, van hun klasse en hun groep, alsmede voor de berekening van de geldelijke anciënniteit wordt eveneens rekening gehouden met de tot 31 december 1979 door de raad van beheer van de voormelde intercommunale vereniging genomen beslissing.

De overgeplaatste personeelsleden behouden alle administratieve en geldelijke voordelen voortvloeiend uit de aldus verworven geldelijke anciënniteit.»

Art. 2. Dans la loi du 9 août 1955 précitée, il est inséré un article 4bis, rédigé comme suit:

« Art. 4bis. § 1^{er}. Les agents définitifs de l'«Intercommunale Vereniging voor de autoweg E3» sont transférés en la même qualité au Fonds des routes.

Les agents précités conservent dans leur nouvelle affectation l'ancienneté de grade et de niveau qu'ils ont acquise dans cette association intercommunale à la date de leur transfert.

Pour la fixation de ces anciennetés, il ne peut être tenu compte des anciennetés acquises antérieurement au 1^{er} février 1977. Cette restriction ne vaut pas pour la fixation de l'ancienneté de grade lors de l'application du principe de la carrière plane ni pour l'application des dispositions accordant des avantages pécuniaires sur base de cette ancienneté de grade.

Le régime des absences pour cause de maladie ou d'infirmité qui leur est appliqué à l'association intercommunale précitée reste d'application jusqu'à la date de fixation, par le Roi, d'un autre régime.

§ 2. Les agents de l'association intercommunale précitée, en fonction au 31 décembre 1979, qui n'ont pas la qualité d'agents définitifs, sont repris par le Fonds des Routes et y sont nommés à titre définitif dans le grade dont ils étaient revêtus ou dont ils exerçaient les fonctions à cette date.

§ 3. Les services prestés à l'association intercommunale précitée, par les agents transférés sont assimilés à des services accomplis dans leur nouvelle affectation.

§ 4. Les agents transférés sont soumis à la même réglementation administrative et pécuniaire que les autres agents du Fonds des routes. Le complément général de traitement fixé par l'article 20, deuxième alinéa, du statut coordonné, approuvé lors de la séance du 25 janvier 1975 par le conseil d'administration de l'association intercommunale précitée, est supprimé.

Pour la détermination des échelles de traitements, de leur classe et de leur groupe ainsi que pour la fixation de l'ancienneté pécuniaire, il est également tenu compte des décisions prises jusqu'au 31 décembre 1979 par le conseil d'administration de l'association intercommunale précitée.

Les agents transférés conservent tous les avantages administratifs et pécuniaires qui découlent de l'ancienneté pécuniaire ainsi acquise.»

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 3. Een artikel 4ter, luidend als volgt, wordt in voornoemde wet van 9 augustus 1955 ingevoegd:

« Art. 4ter. De Koning kan toelagen en vergoedingen toekennen aan het personeel van het Wegenfonds en van het ministerie van Openbare Werken dat bijzondere opdrachten vervult voor het Wegenfonds of met aankomende verantwoordelijkheden belast wordt.

De toelagen en vergoedingen worden gedragen door het Wegenfonds.»

Art. 3. Dans la loi du 9 août 1955 précitée, il est inséré un article 4ter, rédigé comme suit:

« Art. 4ter. Le Roi peut accorder des allocations et des indemnités au personnel du Fonds des routes et du ministère des Travaux publics qui accomplit des missions spéciales pour le Fonds des Routes ou qui est chargé des responsabilités supplémentaires.

Les allocations et indemnités sont prises en charge par le Fonds des Routes.»

— Aangenomen.

Adopté.

Art. 4. § 1. De bepalingen van artikel 1 hebben uitwerking met ingang van 1 februari 1977.

§ 2. De bepalingen van artikel 2 treden in werking de eerste dag van de tweede maand volgend op die gedurende welke deze wet in het Belgisch Staatsblad is bekendgemaakt.

Art. 4. § 1^{er}. Les dispositions de l'article 1^{er} produisent leurs effets le 1^{er} février 1977.

§ 2. Les dispositions de l'article 2 entrent en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui au cours duquel la présente loi aura été publiée au *Moniteur belge*.

— Aangenomen.

Adopté.

De Voorzitter. — Wij zullen later stemmen over het ontwerp van wet in zijn geheel.

Il sera procédé ultérieurement au vote sur l'ensemble du projet de loi.

PROPOSITION DE LOI MODIFIANT LA LOI DU 12 JUILLET 1976
RELATIVE A LA REPARATION DE CERTAINS DOMMAGES
CAUSES A DES BIENS PRIVES PAR DES CALAMITES NATU-
RELLES

Discussion et vote de l'article unique

VOORSTEL VAN WET HOUDENDE WIJZIGING VAN DE WET
VAN 12 JULI 1976 BETREFFENDE HET HERSTEL VAN ZEKERE
SCHADE VEROORZAAKT AAN PRIVATE GOEDEREN DOOR
NATUURRAMPEN

Beraadslaging en stemming over het enig artikel

M. le Président. — Nous abordons l'examen de la proposition de loi relative à la réparation de dommages causés à des biens privés par des calamités naturelles.

Wij vatten de beraadslaging aan over het voorstel van wet betreffende het herstel van schade veroorzaakt aan private goederen door natuurrampen.

La discussion générale est ouverte.

De algemene beraadslaging is geopend.

M. Eicher se réfère à son rapport écrit.

Personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

Daar niemand het woord vraagt, is de algemene beraadslaging gesloten.

L'article unique de la proposition de loi est ainsi rédigé:

Article unique. L'article 31 de la loi du 12 juillet 1976 relative à la réparation de certains dommages causés à des biens privés par des calamités naturelles est complété par un second paragraphe rédigé comme suit:

« Tout pouvoir public belge autre que l'Etat, ou toute autre personne ou organisme public ayant versé au sinistré une somme à titre de prêt sans intérêts et accordée pour la restauration ou la reconstitution des biens ayant subi un dommage, peut recevoir du sinistré délégation non révocable de percevoir le montant de l'indemnité à concurrence du montant du prêt accordé. La délégation de paiement est mentionnée dans le dispositif de la décision du gouverneur visée à l'article 19, § 2. »

Enig artikel. Aan artikel 31 van de wet van 12 juli 1976 betreffende het herstel van zekere schade veroorzaakt aan private goederen door natuurrampen, wordt een tweede paragraaf toegevoegd, luidende:

« Iedere Belgische openbare macht, behalve de Staat, of ieder publiekrechtelijk persoon of lichaam die aan de getroffene een geldsom heeft gestort in de vorm van een renteloze lening, ten behoeve van de herstelling of wedersamenstelling van geteisterde goederen, kan van de getroffene een onherroepelijke opdracht krijgen om het bedrag van de vergoeding in ontvangst te nemen ten belope van de toegestane lening. De opdracht van betaling zal worden vermeld in het beschikkend gedeelte van de beslissing van de provinciegouverneur, bedoeld in artikel 19, § 2. »

— Adopté.

Aangenomen.

M. le Président. — Il sera procédé ultérieurement au vote sur l'ensemble de la proposition de loi.

We stemmen later over het voorstel van wet in zijn geheel.

Le Sénat se réunira demain mercredi 14 mars 1984, à 14 heures.

De Senaat vergadert opnieuw morgen woensdag 14 maart 1984, te 14 uur.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(La séance est levée à 22 h 40 m.)

(De vergadering wordt gesloten te 22 u. 40 m.)

1670