

SEANCE DU MARDI 4 JUIN 1985
VERGADERING VAN DINSDAG 4 JUNI 1985ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERING

SOMMAIRE:

CONGES:

Page 2745.

HOMMAGE AUX VICTIMES DE LA TRAGEDIE DU HEYSEL:

Orateurs: M. le Président, M. Olivier, ministre des Travaux publics, p. 2745.

ORDRE DES TRAVAUX:

1. *Orateurs*: MM. R. Gillet, Van In, M. le Président, p. 2745.
2. Page 2749.
3. Page 2756.

PROJETS DE LOI (Discussion):

Projet de loi contenant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1985.

Projet de loi ajustant 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 1984.

Discussion générale. — *Orateurs*: M. De Seranno, rapporteur, p. 2746. — MM. Grosjean, Van Ooteghem, Dalem, Vanderborcht, Lepaffe, Seeuws, Vercaigne, Bonmariage, Claey, Péciaux, Van In, Donnay, Belot, p. 2750.

Projet de loi contenant le budget du ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement de l'année budgétaire 1985.

Vote sur les amendements et sur les articles réservés, p. 2749.

PROJETS DE LOI (Vote):

Projet de loi contenant le budget du ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement de l'année budgétaire 1985, p. 2750.

Ann. parl. Sénat — Session ordinaire 1984-1985
Parlem. Hand. Senaat — Gewone zitting 1984-1985

INHOUDSOPGAVE:

VERLOF:

Bladzijde 2745.

HULDE AAN DE SLACHTOFFERS VAN DE HEIZELTRAGEDIE:

Spreekers: de Voorzitter, de heer Olivier, minister van Openbare Werken, blz. 2745.

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN:

1. *Spreekers*: de heren R. Gillet, Van In, de Voorzitter, blz. 2745.
2. Bladzijde 2749.
3. Bladzijde 2756.

ONTWERPEN VAN WET (Bespreking):

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1985.

Ontwerp van wet houdende aanpassing van 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 1984.

Algemene bespreking. — *Spreekers*: de heer De Seranno, rapporteur, blz. 2746. — De heren Grosjean, Van Ooteghem, Dalem, Vanderborcht, Lepaffe, Seeuws, Vercaigne, Bonmariage, Claey, Péciaux, Van In, Donnay, Belot, blz. 2750.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking voor het begrotingsjaar 1985.

Stemming over de aangehouden amendementen en over de aangehouden artikelen, blz. 2749.

ONTWERPEN VAN WET (Stemming):

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking voor het begrotingsjaar 1985, blz. 2750.

Projet de loi ajustant le budget du ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement de l'année budgétaire 1984, p. 2750.

PROJETS DE LOI (Dépôt):

Page 2767.

Le gouvernement:

1. Projet de loi modifiant la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des routes.
2. Projet de loi sanctionnant les infractions aux règlements de la Communauté économique européenne en matière de marché vitivinicole.

PROJET DE LOI (Renvoi):

Page 2767.

Renvoi à la commission des Relations extérieures, du projet de loi portant approbation de la Convention européenne pour la répression du terrorisme, faite à Strasbourg le 27 janvier 1977, et de l'Accord entre les Etats membres des Communautés européennes concernant l'application de la Convention européenne pour la répression du terrorisme, fait à Dublin le 4 décembre 1979, actuellement pendant aux commissions réunies des Relations extérieures et de la Justice.

INTERPELLATIONS (Demandes):

Page 2767.

- M. Lagae** au secrétaire d'Etat aux Pensions sur «les raisons pour lesquelles les pensions continuent d'être payées en espèces et non par virement, en dépit des risques que cela présente».
- M. Vandezande** au ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, sur «l'établissement de cadres linguistiques à l'administration de l'aéronautique, suite à l'annulation des cadres antérieurs par le Conseil d'Etat».
- M. de Clippele** au Vice-Premier ministre et ministre de l'Intérieur et de la Fonction publique sur «l'insuffisance des forces de l'ordre lors du match de football Liverpool-Turin».
- M. Deworme** au ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, sur «la restructuration du réseau de la SNCV dans les provinces de Namur et Luxembourg».

Ontwerp van wet houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking voor het begrotingsjaar 1984, blz. 2750.

ONTWERPEN VAN WET (Indiening):

Bladzijde 2767.

De regering:

1. Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds.
2. Ontwerp van wet tot strafbaarstelling van de overtredingen van de verordeningen van de Europese Economische Gemeenschap inzake de wijnmarkt.

ONTWERP VAN WET (Verwijzing):

Bladzijde 2767.

Verwijzing van het ontwerp van wet houdende goedkeuring van het Europees Verdrag tot bestrijding van terrorisme, opgemaakt te Straatsburg op 27 januari 1977, en van de Overeenkomst betreffende de toepassing van het Europees Verdrag tot bestrijding van terrorisme onder de Lid-Staten van de Europese Gemeenschappen, opgemaakt te Dublin op 4 december 1979, dat thans bij de verenigde commissies voor de Buitenlandse Betrekkingen en de Justitie aanhangig is, naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen.

INTERPELLATIES (Verzoeken):

Bladzijde 2767.

- De heer Lagae** tot de staatssecretaris voor Pensioenen over «de redenen waarom de pensioenen nog steeds uitbetaald worden in contant geld en niet door overschrijving, spijs de daarmee gepaard gaande gevaren».
- De heer Vandezande** tot de minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, over «het opstellen van de taalkaders bij het bestuur der luchtvaart, na de vernietiging van de vorige taalkaders door de Raad van State».
- De heer de Clippele** tot de Vice-Eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken en Openbaar Ambt over «het ontoereikend politieoptreden tijdens de voetbalmatch Liverpool-Turijn».
- De heer Deworme** tot de minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, over «de herstructurering van het buurtspoorwegennet in de provincies Namen en Luxemburg».

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 20 heures.
De vergadering wordt geopend te 20 uur.

CONGES — VERLOF

Mmes Panneels-Van Baelen et Van Puymbroeck, pour d'autres devoirs; M. De Bondt, en mission à l'étranger, demandent un congé.

Vragen verlof: de dames Panneels-Van Baelen en Van Puymbroeck, wegens andere plichten; de heer De Bondt, met opdracht in het buitenland.

— Ces congés sont accordés.

Dit verlof wordt toegestaan.

Mme N. Maes, MM. Hismans et Spitaels, pour d'autres devoirs; Noerens, pour des raisons familiales; Marmenout, pour des devoirs administratifs, demandent d'excuser leur absence à la réunion de cet après-midi.

Afwezig met bericht van verhindering: mevrouw N. Maes, de heren Hismans en Spitaels, wegens andere plichten; Noerens, wegens familieaangelegenheden; Marmenout, wegens bestuursplichten.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving.

HULDE AAN DE SLACHTOFFERS VAN DE HEIZELTRAGEDIE

HOMMAGE AUX VICTIMES DE LA TRAGÉDIE DU HEYSEL

De Voorzitter staat op en richt zich in volgende bewoordingen tot de staande vergadering:

Dames en heren, ik meen de tolk te kunnen zijn van de Senaat wanneer ik hier uiting geef aan mijn gevoelens van diep leedwezen, maar ook van afgrijzen, naar aanleiding van de gebeurtenissen die zich vorige woensdag in het Heizelstadion hebben voorgedaan, waarbij zovele onschuldige toeschouwers het leven hebben verloren en talrijke anderen met ernstige verwondingen in de hoofdstedelijke ziekenhuizen moesten worden opgenomen.

Ik moge de hoop uitspreken dat alles in het werk zal worden gesteld om de herhaling van dergelijke gruwelijke voorvallen te voorkomen.

Uw Voorzitter is vorige zaterdag een laatste groet gaan brengen aan het stoffelijk overschot van de slachtoffers, als blijk van medeleven in het leed van de zwaar getroffen families.

Le Sénat a été profondément bouleversé par les images d'horreur accompagnant les tragiques événements qui se sont passés, mercredi dernier, au stade du Heysel, et qui ont fait tant de morts et un grand nombre de blessés graves.

Votre Président a tenu à se rendre à Melsbroek pour saluer en votre nom les dépouilles mortelles des victimes de cette catastrophe, en témoignage des condoléances attristées de l'assemblée tout entière, devant le deuil cruel qui frappe les familles éprouvées.

Je vous invite à observer quelques instants de recueillement à la mémoire des victimes. *(L'assemblée se recueille.)*

La parole est à M. Olivier, ministre.

M. Olivier, ministre des Travaux publics. — Monsieur le Président, au nom du gouvernement, je m'associe aux paroles que vous venez de prononcer.

Je puis assurer le Sénat que tout sera mis en œuvre pour que les responsables de ces actes en supportent les conséquences, et que nous ferons en sorte que des faits semblables ne se reproduisent plus.

ORDRE DES TRAVAUX

ORDE VAN DE WERKZAAMHEDEN

M. le Président. — La parole est à M. Roland Gillet qui souhaite intervenir à propos de l'ordre de nos travaux.

M. R. Gillet. — Monsieur le Président, l'émotion populaire reste grande après la tragédie du Heysel et la lumière est loin d'être faite sur les réelles responsabilités. Des questions n'ont pas été posées comme par exemple celle de l'accès au territoire belge des voyous anglais. D'autres soulèvent des polémiques comme par exemple des mesures qui auraient pu empêcher le drame.

Le Président de la Chambre n'a pas hésité, hier, à mettre en cause, dès l'ouverture de la séance, les responsables belges, organisateurs et service d'ordre. La commission de l'Intérieur de la Chambre se réunira jeudi pour entendre les dirigeants de la police et de la gendarmerie et pour examiner une proposition d'enquête parlementaire.

Au Sénat, plusieurs demandes de questions orales et d'interpellation ont été déposées jeudi matin, avant la réunion de la commission du travail parlementaire qui n'en a tenu aucun compte.

Dans la démocratie particulière qui est celle du Sénat, et où certains groupes de l'opposition sont privés de représentation dans la commission qui décide de l'ordre des travaux, il ne nous a pas été possible d'intervenir avant aujourd'hui.

Certains se demandent si un refus d'inscription à l'ordre du jour n'est pas une entrave au droit de contrôle du Parlement. C'est d'autant plus préoccupant que les prochaines séances prévues pour le Sénat n'auront lieu qu'à partir du 18 juin.

Monsieur le Président, comme le Président de la Chambre l'a été pour son assemblée, vous êtes le garant des droits de la minorité sénatoriale. Il vous appartient donc de prendre des dispositions pour que les explications demandées au gouvernement, tant au sujet du débarquement d'énergumènes anglais déjà ivres que du laxisme dans le contrôle à l'entrée du stade et que de l'insuffisance des effectifs de police et de gendarmerie à l'intérieur du stade, soient fournies aux membres de cette assemblée qui ont le droit — et le devoir — de les exiger. D'autant plus que trop d'imprécisions planent encore aujourd'hui sur le comportement des organisateurs et sur la coordination des forces de l'ordre. Pourquoi met-on en cause ces dernières sans attendre la conclusion de l'enquête et à quel niveau de direction faut-il s'en prendre?

Je ne veux pas croire que le représentant du gouvernement présent à la réunion de la commission du travail parlementaire ait refusé que ses collègues répondent à nos questions.

Que le gouvernement soit attentif aux questions posées par Londres et Rome, qu'il donne des conférences de presse sur les responsabilités et les conséquences de ces tragiques événements, certes, mais qu'il s'explique aussi devant une assemblée qui le réclame.

Monsieur le Président, j'ai l'honneur de demander une modification de notre ordre du jour prévoyant cette semaine, et non dans quinze jours, soit un débat au cours duquel toutes nos questions pourront être posées, soit la mise à l'ordre du jour des questions orales.

Cela nous permettra sans doute aussi, d'adresser à la Croix-Rouge, aux services d'aide sociale urgente et aux médecins des hôpitaux nos remerciements et nos éloges pour leur remarquable comportement. *(Applaudissements sur les bancs du FDF et sur certains autres bancs.)*

M. le Président. — En effet, monsieur Gillet, lorsque la commission du travail parlementaire s'est réunie, jeudi matin, soit douze heures après les événements, elle avait déjà connaissance des demandes de questions orales et d'interpellations qui font l'objet de votre intervention.

J'ai demandé à la commission si elle voyait la possibilité de les placer à l'ordre du jour de cette semaine. La commission unanime — et non pas le représentant du gouvernement — a estimé préférable, le Sénat étant appelé, après accord avec les présidents des autres assemblées, à se réunir lundi, mercredi, jeudi et vendredi de la semaine prochaine, d'inscrire ces questions et interpellations à l'ordre du jour de ces séances publiques.

Je ne reprendrai pas les arguments développés par certains membres de la commission du travail parlementaire pour que ces interpellations et questions orales soient seulement entendues la semaine prochaine. Je le répète, la commission était unanime.

Toutefois, monsieur Gillet, je ne manquerai pas de faire part de votre demande à la commission du travail parlementaire qui doit se réunir après-demain, jeudi 6 juin.

Toutefois, vu l'ordre du jour de la Chambre, je vois mal comment les ministres pourraient être disponibles ce jeudi.

Je propose donc qu'on en délibère en toute sagesse jeudi prochain.

M. R. Gillet. — Monsieur le Président, mon intervention était évidemment fonction de notre connaissance des travaux parlementaires, en ce sens que la semaine prochaine était réservée aux travaux des commissions et la semaine suivante aux séances publiques.

Si vous nous dites que la commission du travail parlementaire pourrait envisager que les questions et interpellations relatives aux événements

du Heysel soient entendues la semaine prochaine, je marque mon accord sur votre proposition.

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

De heer Van In. — Mijnheer de Voorzitter, het is zeker niet de bedoeling van iemand van ons te trachten uit de recente gebeurtenissen electoraal profijt te halen door hierover opnieuw stof te doen opwaaien.

Mijnheer de Voorzitter, ik meen te weten dat een dezer dagen in de Kamer een informatieronde wordt gehouden. Ik zou graag hebben dat de leden van de Senaat de gelegenheid krijgen om deze informatieronde bij te wonen, ofwel, als dat niet gaat, dat ook voor de senatoren een gelijkaardige informatieronde wordt georganiseerd. (*Applaus op de banken van de Volksunie en op verschillende andere banken.*)

De heer Uyttendaele. — Zeer juist!

De Voorzitter. — Mijnheer Van In, de ervaring heeft ons geleerd dat gemengde vergaderingen nooit goed zijn. Ik zal zeker volgende donderdag uw vraag voorleggen. Persoonlijk kan ik uw standpunt zeer goed begrijpen.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1985

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

Algemene beraadslaging

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNÉE BUDGETAIRE 1985

PROJETS DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNÉE BUDGETAIRE 1984

Discussion générale

De Voorzitter. — Aan de orde is de bespreking van de ontwerpen van wet betreffende de begroting van het ministerie van Openbare Werken.

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

De algemene beraadslaging is geopend.

La discussion générale est ouverte.

Het woord is aan de rapporteur.

De heer De Seranno, rapporteur. — Mijnheer de Voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, uw commissie voor de Infrastructuur heeft vanaf 30 januari zes vergaderingen besteed aan de bespreking van de begroting Openbare Werken 1985.

Aan het Parlement wordt een krediet van 124 miljard gevraagd voor de uitgaven van het departement van Openbare Werken dit jaar. Ook voor de « aangehechte » begrotingen van het Wegenfonds en van de Regie der Gebouwen wordt goedkeuring gevraagd.

De bedragen van de eigenlijke begroting van Openbare Werken kunnen, in afgeronde getallen, voor de niet-gesplitste en de vastleggingskredieten samen, als volgt worden aangegeven: lopende uitgaven: 68 miljard, kapitaaluitgaven: 38 miljard, aflossing van overheidsschuld: 18 miljard.

Een transfer van 50 miljard aan het Wegenfonds, via artikel 14.01 van de lopende uitgaven, dient voor delging van interestlasten, voor betaling van het personeel en voor het wegenonderhoud.

Een transfer van circa 10 miljard aan de Regie der Gebouwen geschiedt echter via artikel 61.03 van de kapitaaluitgaven en wordt er hoofdzakelijk aangewend voor investeringen.

Indien de begrotingstechniek — moet ik zeggen debudgetteringstechniek — langs het Wegenfonds en de Regie der Gebouwen niet ware toegepast, zou de eigenlijke begroting van Openbare Werken dit jaar

nog kredieten vereisen voor een bedrag van 150 miljard, namelijk de 124 miljard van de lopende uitgaven en de kapitaaluitgaven, aflossing van schuld, en bovendien de investeringen voor de wegenbouw die door leningen worden gedekt.

Mijnheer de Voorzitter, veroorloof mij aan de verschillende componenten van deze begroting enkele beschouwingen te wijden.

Wat de lopende uitgaven betreft, is er na 1978 een ernstige wanverhouding gegroeid tussen het bedrag van de lopende uitgaven, enerzijds, en dat van de kapitaaluitgaven, anderzijds, of tussen het bedrag der consumptieuitgaven, enerzijds, en dat van de investeringen, anderzijds. Deze wanverhouding wordt in de loop der jaren steeds nadeliger voor de investeringen.

Uit ontleding en vergelijking van de gegevens, vervat in het verslag dat namens de commissie voor de Infrastructuur wordt uitgebracht, blijkt dat de lopende uitgaven sinds 1983 zelfs hoger zijn geworden dan het totale bedrag van de investeringen. De consumptie-uitgaven stijgen ten nadele van de investeringen.

De toestand verergert van jaar tot jaar. Zonder steeds nieuwe leningen zullen nog vóór 1990, de volledige begrotingen van Openbare Werken bijna uitsluitend worden ingenomen door lopende uitgaven en door de aflossingen van schulden. Dat wil zeggen: indien de begroting niet extra wordt gestijfd.

Sterk vereenvoudigd kan de totale begroting van Openbare Werken voor dit jaar als volgt worden gegroepeerd: interestlasten, 49 miljard; lonen en werkingskosten, 13 miljard; onderhoud, 11 miljard; aflossing van — vooral regionale — schulden, 19 miljard; investeringen, 58 miljard. Zo kom ik terug tot het reeds eerder geciteerde bedrag van 150 miljard.

Zoals bekend is dienen daarbij in feite nog de in 1985 door het Wegenfonds af te lossen leningen te worden gevoegd, ten bedrage van 77 miljard. Die lasten zullen echter worden gedelgd door nieuwe grotere leningen, leningen waarmee ook de wegenwerken worden gefinancierd.

Ik wil even uitweiden over die leningen.

De budgettaire direct zichtbare en voelbare gevolgen van de vroeger ten behoeve van de Wegenbouw aangegane verbintenissen konden in het verleden telkens weer gedurende een aantal jaren worden uitgesteld. Misschien iets te scherp uitgedrukt, kunnen wij zeggen dat in het verleden de omvang van deze uitgaven kon worden « verduisterd ».

Ontvangsten en uitgaven van het Wegenfonds worden in sectie VII van het voorliggend document begroot. Daaruit blijkt dat de ontvangsten er in hoofdzaak gestijfd worden door leningen.

Zelfs zonder nieuwe leningen zullen de directe gevolgen van de aflossingslasten in het komend decennium gemiddeld 90 miljard per jaar bedragen. De lopende leningen, aangegaan door het Wegenfonds alleen, bereiken thans reeds een bedrag van 300 miljard.

Ik weet wel, mijnheer de minister, dat voor andere departementen zulke uitgaven niet zo afleesbaar zijn. Alleen bij de begroting van Openbare Werken komt de waarheid boven. Men had in de voorbije jaren alle kapitaaluitgaven voor wegenbouw ook met leningen van het ministerie van Financiën kunnen dekken, zodanig dat wij dan in de jaren 80 niet de naweeën ervan zouden hebben gemerkt. Die naweeën zouden dan voor altijd verdoezeld zijn gebleven terwijl zij nu, als het ware dank zij de debudgetteringstechniek van het Wegenfonds toch aan de oppervlakte komen.

Zelfs met het huidige langzaam tempo van de door leningen gefinancierde wegenwerken, zal het totaalbedrag van de lopende leningen van het Wegenfonds en van de intercommunales samen, binnen vijf jaar toch nog gestegen zijn tot ongeveer 600 miljard.

Voor de vereffening van aangegane leningen van het Wegenfonds zullen, zoals gezegd, 90 miljard per jaar nieuwe leningen nodig zijn; bedrag dat moet worden verhoogd met telkens de miljarden nodig voor nieuwe investeringen in wegen. Wij mogen ons dus verwachten aan nieuwe aan te gane leningen van jaarlijks 110 tot 120 miljard ten behoeve van het Wegenfonds.

Een ander probleem is dit van het onderhoud van het patrimonium: wegen, waterwegen, gebouwen en kunstwerken.

Het krediet voor onderhoud van wegen, waterwegen en rijksgebouwen samen, bereikt nauwelijks 11 miljard. Hiervan worden 5 miljard bestemd voor onderhoud van alle rijkswegen.

Herhaaldelijk werd er bij de bespreking van de begroting op gewezen dat op de post « onderhoud » niet mag en niet kan worden bespaard.

In 1981 stelde uw rapporteur: «Het wordt zorgwekkend wanneer, zoals nu reeds het geval is, onvoldoende middelen overblijven voor de onderhoudswerken van wegen en waterwegen. Hierdoor ontstaat grote schade die snel het veelvoudige wordt van de zagezegde onderhoudsbesparingen. Dit leidt tot de volledige aftakeling van een waardevolle transportinfrastructuur.» En verder: «De onderhoudstoestand van een aantal rijkswegen heeft een gevaarlijke grens bereikt. Sneller, drukker en zwaarder verkeer vergen op de 13 000 km rijks- en autosnelwegen in ons land, steeds meer onderhoudszorgen.»

Wij herinneren eraan dat tijdens de jongste kwarteeuw voor bijna 1 000 miljard werd besteed aan de uitbouw van ons rijkswegennet. De heer Van Gorp, voorzitter van het Nationaal Verbond der wegebouwers, heeft onlangs gesteld dat de jaarlijkse onderhoudsbehoefte in geld uitgedrukt, 2 pct. van de investeringen moet vertegenwoordigen om het wegennet in goede staat te houden. Dat zou derhalve inhouden dat op de begroting bij titel I, lopende uitgaven, jaarlijks een bedrag van 20 miljard zou moeten worden ingeschreven tegenover 11 miljard die thans over verschillende titels van de begroting zijn gespreid.

Het voorstel van die voorzitter is belangrijk en moet ernstig worden bestudeerd. Ons komt het voor dat de onderhoudskredieten voor wegen de eerstvolgende jaren minstens moeten worden verdubbeld. Dat betekent concreet 10 miljard per jaar voor wegenonderhoud.

Gelijkaardige opmerkingen gelden trouwens voor de onderhoudswerken aan kanalen, dijken en waterlopen.

De jaarlijks door Openbare Werken tot stand gebrachte investeringen zijn, uitgedrukt in geactualiseerde waarden, gehalveerd vergeleken met het begin van de jaren 70. Dit jaar zouden de investeringen nog een bedrag bereiken van 58 miljard — investeringen zijn toch de belangrijkste hefboom, zo heeft men altijd geformuleerd en bijna elk minister herhaalt het in zijn beleidsverklaring, voor de economische relance en voor de tewerkstelling —, verdeeld als volgt: waterwegen en havens, 25 miljard; wegebouw, 22 miljard; gebouwen, 10 miljard; diverse, elektriciteit en elektromechanica, 1 à 1,5 miljard.

Men moet er zich op voorbereiden dat ingevolge de budgettaire beperkingen, de voor uitvoering van nieuwbouwwerken beschikbare kredieten in de komende jaren nog dreigen te verminderen. Ten ware wordt besloten toch uitzonderlijke grootse investeringsprojecten op het getouw te zetten. Maar de beslissing van de regering om het investeringspakket te beperken tot 90 pct. opent geen hoopvolle vooruitzichten.

Ik wil nog enkele bedenkingen formuleren over de programmering der werken voor wegehulp, voor de waterbouw en voor het optrekken van gebouwen.

Elk jaar opnieuw wordt bij het begrotingsdocument een zogenaamd verantwoordingsprogramma gevoegd, om de verschillende uitgaven te rechtvaardigen, maar ongetwijfeld ook om bij het Parlement een bereidheid te vinden tot het verlenen van zijn instemming voor een nieuwe jaarlijkse miljardenuitgave en voor het aangaan van zeer aanzienlijke leningen.

Elk jaar wordt een nieuw fysisch programma voor de wegebouw ook per provincie geformuleerd. Het moet de parlementsleden uit de betrokken subgewesten geruuststellen. Wie echter gedurende een aantal jaren nauwkeurig de graad van realisatie met die programmering vergelijkt, komt tot wel ontgoochelende conclusies, namelijk dat er meestal onvoldoende verband bestaat tussen programma, laten we zeggen beloften, en realisatie.

Wat was tien jaar geleden zo, dat is thans nog altijd zo! En zoals zijn voorgangers zal ook de huidige minister van Openbare Werken moeten antwoorden dat de problemen inzake onteigening, bouwvergunning, evenals aansluitende werken behorend tot de regionale bevoegdheid, van aard zijn om grote vertraging in de uitvoering te veroorzaken.

Het is echter onze overtuiging dat in vele provincies deze programma's met onvoldoende ernst en met gebrek aan respect voor het Parlement worden voorbereid en opgesteld.

Wij weten wel dat de verantwoordingsprogramma's als dusdanig niet aan stemming worden onderworpen. Zij worden ter oriëntatie aan de begrotingsdocumenten toegevoegd.

Een bevoegdheid tot programmering zou in toepassing van artikel 20 van het begrotingswetsontwerp wel worden toegekend aan de zogenaamde «commissie van ongevallen in het verkeer»!!

In de begroting van het Wegenfonds, artikel 533.08 van titel VII, wordt een vastleggingskrediet voorbehouden ten bedrage van één miljard, dit voor verbeteringen van weggedeelten die als gevaarlijk bekend staan bij

die commissie. In de verantwoording van deze uitgave wordt trouwens gezegd: «De werken mogen slechts uitgevoerd worden op voorstel van de commissie van ongevallen in het verkeer.» Natuurlijk bestaan er geen bezwaren tegen het instellen van één of meer dergelijke ambtelijke commissies tot verbetering van de verkeersleefbaarheid voor weggebruikers en omwonenden. Er rijzen wel vragen of de uitvoerende macht op deze wijze haar bevoegdheid en verantwoordelijkheid kan en mag delegeren aan een commissie, die in feite een vetorecht krijgt. Indien de commissie bepaalde werken niet op haar programma neemt, mag de minister die werken niet laten uitvoeren. Dit is toch duidelijk een soort delegatie van bevoegdheden, die naar onze overtuiging grondwettelijk niet mogelijk is.

Wat de programmering der werken betreft, is het noodzakelijk dat de door het departement voor het betrokken begrotingsjaar aangekondigde werken zorgvuldiger worden gekozen, rekening houdend met de uitvoerbaarheid ervan.

Een volgend onderdeel van mijn uiteenzetting zou ik willen betitelen: openbare werken op een keerpunt.

Een grondige wijziging van het departement voltrekt zich. Een aantal van zijn traditionele bevoegdheden behoren nu tot die van de gemeenschappen, zoals toeristische infrastructuur, en van de gewesten. De grote wegen- en havenwerken naderen hun voltooiing. Sommige bevoegdheden werden overgedragen naar andere departementen, schoolgebouwen, of aan afzonderlijke parastatalen of regies toevertrouwd, scheepvaart, autonome havens enz.

Onderhoudswerkzaamheden worden steeds meer gemechaniseerd. En de schulden van de Staat, gemaakt om vroegere investeringen te financieren, doen het jaarlijks begrotingstekort toenemen en de beleidsruimte afnemen.

De analyse van de in het verslag vervatte cijfergegevens leidt inderdaad tot het besluit dat er voor het beleid in de komende jaren nog weinig manoeuvreerruimte zal overblijven.

De financiële lasten enkel voor interesten en aflossingen samen met de loon- en werkingskosten, zullen vrij spoedig stijgen tot een gezamenlijk bedrag dat 150 miljard per jaar overtreft. En het is zeer de vraag of men zich nog zal kunnen veroorloven aan deze verplichtingen te voldoen door het uitschrijven van nieuwe leningen. Tussen de navolgende prioriteiten kan zelfs niet worden gekozen. Ik denk aan het afwerken van de projecten die aangevat werden, het onmogelijk uitstel op de noodzakelijke onderhouds- en veiligheidswerken aan bestaande water- en landwegen, de nauwkeurige analyse van kosten-batenverhoudingen voor nieuwe projecten en het respecteren van de prioriteiten die daaruit voortvloeien. Er is ook de aflossing van vroeger aangegane leningen die niet meer naar de volgende generatie kan worden doorgeschoven, omdat de gebouwde wegen reeds zullen versleten zijn.

Het is vanzelfsprekend dat hierbij vragen rijzen. Is de bouw van een stormstuw op de Schelde toch niet een verantwoorde investering ten behoeve van de huidige en de komende generaties, waarvoor de financiering wel door leningen kan worden gewaarborgd?

Is het anderzijds wel verantwoord uitzonderlijk hoge inspanningen te doen opdat een onvermogen Staat zelf eigenaar zou kunnen worden van de door hem gebruikte of op te richten kantoorgebouwen?

De aandacht die in de commissie opnieuw werd besteed aan de nu reeds vier jaar geleden uitgevoerde kosten-batenanalyse, is niet nieuw. De leden hebben reeds eerder de conclusies die in de studie zijn opgenomen met betrekking tot de geplande investeringen voor wegen- en waterbouwwerken, besproken. Deze studie heeft geld gekost. En het zou nuttig zijn, konden, na de periode die verlopen is, de vastleggingen per project worden vergeleken met wat in de studie werd voorgesteld. Het zou leerzaam zijn voor het beleid de voorgestelde programmering in de kosten-batenanalyse te vergelijken met de reeds uitgevoerde werken.

Verder staat het ook vast dat kleinere, arbeidsintensieve projecten ook vanwege die diensten meer inspanning vergen voor ontwerp en toezicht.

Het departement van Openbare Werken bezit een stel bekwame, toegewijde ambtenaren. Het korps heeft echter een reanimatie nodig. Er is meer bezien bij de ambtenaren nodig om met overtuiging nu veiliger wegen te verbouwen voor de mensen, eerder dan snelwegen voor de motovoertuigen.

Dit brengt ons tot het probleem van de verkeersleefbaarheid.

In de commissie voor de Infrastructuur is veel aandacht besteed aan de veiligheid in en naast het verkeer. Hierbij kwamen aangelegenheden,

zoals verlichting van de autowegen, onderhoud van de wegen, signalisatie, vangrails, lawaaihinder en andere zaken ter sprake. Nadat tijdens een vorige commissievergadering kritiek was geuit op de nutteloosheid van de besparingen bij nachtelijk lichtdoven op de autosnelwegen, deelde de minister in een daaropvolgende vergadering zijn beslissing mede de vroegere besparingsmaatregelen te zullen verzachten. Deze beslissing droeg de goedkeuring weg van de volledige commissie.

Wij herinneren eraan dat er bij de bespreking van de begroting voor 1981 hier reeds op gewezen werd dat de geringe besparingen die de nachtelijke dooving van de verlichting op de autowegen geen tegenwaarde betekenen voor het leed, voor de mensenlevens en voor de andere ongevallenschadeposten.

Wat de structuur der wegen betreft, moet nogmaals worden beklemtoond dat de discontinuïteit van de wegentrajecten het normaal verkeersgedrag van de weggebruiker zeer bemoeilijkt. Voor de zoveelste maal moet hier worden herhaald dat de schandalige toestand van de fietspaden en het ontbreken van vrije fietswegen er oorzaak van zijn dat jaarlijks tientallen dodelijke verkeersslachtoffers vallen onder de schoolfietsende jeugd.

Wij weten werkelijk niet meer welke methode moet worden aangenomen om de minister en de diensten van het departement aan te zetten tot een resolute aanpak van de fietspadenbouw. Naar verluidt is het geen kwestie van slechte wil, noch een kwestie van geldmiddelen of van een gebrek aan bevoegde personeelsleden. Wel zou de langdurige onteigeningsprocedure hoofdoorzaak zijn van de vertragingen.

Aan het einde van de jaren 70 werd aan het Parlement voor het fietswegenprogramma een investering van 1 miljard per jaar in het vooruitzicht gesteld. Sindsdien hebben de aangewende kredieten voor de aanleg van onafhankelijke fietspaden nauwelijks het bedrag van 400 miljoen per jaar overschreden.

Eén voorbeeld slechts uit de Kempen: In 1977 engageerde de toenmalige minister van Openbare Werken zich tegenover de commissie voor de Openbare Werken als volgt: «Tussen Herentals en Lichtaart zal het fietspad hernieuwd zijn.» In het Frans luidde het: *Dans un proche avenir, sur toute sa longueur*. Sinds acht jaar is op die weg echter niets gebeurd, tenzij tientallen ongevallen met dramatische gevolgen. Een aantal toegezegde fietspaden blijven in de Kempen sinds jaren achterwege. Wij weigeren te geloven dat het aan goede wil zou ontbreken bij het departement. Deze problemen bestaan trouwens niet alleen in de Kempen maar ook in andere streken.

Mijnheer de minister, als op één vlak uw beleid drastisch moet veranderen, dan is het hier. Als er één punt is waarover unanimité bestaat bij de parlementsleden, is het hierover. Als u op één vlak gesteund wordt door oppositie en meerderheid, is het in deze aangelegenheid. Wij dringen er dan ook op aan dat u iets zou doen opdat die beloofde miljarden zouden kunnen worden geïnvesteerd ten bate van de jeugd die dagelijks haar leven riskeert.

Voorgangers van de minister hebben eerder bij de bespreking van hun begroting beloofd, ik citeer: «Ook zal meer aandacht geschonken worden aan een permanent onderhoud van ons bestaand fietspadennet. Zo zullen maatregelen worden genomen om gedurende de winterperiode ook de fietspaden sneeuw- en ijsvrij te houden.» Daarvan was echter ook tijdens de voorbije winter in sommige streken weinig te merken, tenzij dat men de sneeuw van de voor gemotoriseerde voertuigen voorbehouden rijstroken op het fietspad deponeerde.

Dit voorbeeld is slechts enkele van de velen waaruit blijkt dat fietspadenbouwwerken wel in de verantwoordingsprogramma's werden opgenomen, doch niet werden uitgevoerd. Ik zal de minister ook een Kempische waslijst bezorgen met toezeggingen voor de bouw van fietspaden die niet werden uitgevoerd.

De bestaande wegen verbouwen ten behoeve van de verkeersveiligheid, eerder dan nieuwe autosnelwegen bouwen om de verkeersdichtheid te verhogen, dat is de stelling die hier sinds jaren wordt verdedigd.

Het is te verwachten dat het aantal personenauto's op de openbare wegen eerder zal stagneren dan toenemen. Het toenemend aanwenden van de telecommunicatiemiddelen en van de informatica zal het verplaatsen van personen en diensten in belangrijke mate kunnen doen verminderen. Voeg daarbij het betrekkelijk duurder worden van de energie en een waarschijnlijke herwaardering van het openbaar vervoer. Dat zijn de elementen die de stelling van een stagnatie van de verkeersintensiteit nog versterken.

Voor investeringen in waterbouwkundige werken is dit jaar een krediet van ruim 25 miljard ingeschreven in titel II, namelijk voor havenbouw:

12 miljard, voor de waterwegen: 11 miljard, voor stuwen, spaarbekkens, dijken en kustverdediging: 2,5 miljard.

Wat de havenwerken betreft, bleek er als bijna vanzelfsprekend in de commissie geen eenheid van inzicht over de aan de investeringen te verlenen prioriteiten. Wel wordt de stelling van de minister onderschreven, dat moet worden gestreefd naar complementariteit van de grote havens, waarbij differentiatie en specialisatie in de hand moeten worden gewerkt.

Veel aandacht ging ook naar de beveiliging tegen overstromingen in de stroomgebieden van Schelde en Maas. Inzake het Sigma-plan wordt voorlopig de bouw van de stormstuw te Oosterweel-Antwerpen verzaakt. Het versterken en verhogen van de dijken is echter ver gevorderd en er wordt verwacht dat in 1990 die werken voltooid zullen zijn.

In uw commissie werd beklemtoond dat de bevoegdheidsverdeling tussen de dienst der waterwegen, enerzijds, en de beide parastatale Diensten voor de scheepvaart, anderzijds, een wellichtodeloos gecompliceerde toestand verwekt. Er werd trouwens gepleit voor reïntegratie van deze instellingen binnen het departement van Openbare Werken.

Nooit is er ten andere een afdoend antwoord gegeven op de vraag waarom de Dienst voor de scheepvaart niet bevoegd is voor alle waterwegen in Vlaanderen. De *Office de la navigation* is immers wel bevoegd voor de meeste, zoniet voor alle, waterwegen in Wallonië.

Ten behoeve van het optrekken of verbeteren van gebouwen zullen ongeveer 10 miljard kredieten worden uitgetrokken. Het is de sector van Openbare Werken waarin het jongste decennium jaarlijks een ongeveer constant volume wordt geïnvesteerd. De regering besloot echter alle vastleggingen voor die investeringen dit jaar te beperken tot 90 pct. van de toegestane kredieten.

Leasingcontracten worden in het vooruitzicht gesteld, mede om de activiteiten in de bouwsector in stand te houden. Het komt ons voor dat dergelijke contracten, die de gemeenschap geldelijk op lange termijn engageren, niet enkel een zaak zijn van de uitvoerende macht. De aangelegenheid is dermate belangrijk dat een open bespreking in het Parlement niet mag worden uit de weg gegaan. In zulk debat dienen zowel de economische als de budgettaire aspecten in overweging te worden genomen.

Zoals reeds gezegd, komt het ons voor dat het onvermogen van het Rijk niet noodzakelijk eigenaar moet zijn van de door zijn diensten gebruikte kantoorgebouwen. Trouwens kan zeker niet de Staat voorzien hoe een kantoorgebouw over twintig jaar moet opgevat zijn. Aan de argumenten van tewerkstelling en relance van de bouwsector wordt evengoed tegemoetgekomen indien de overheid zich ertoe verbindt een aantal gebouwen in te huren. De toenemende mogelijkheden inzake telecommunicatie en informatica bieden ook hier onverwachte kansen tot decentralisering. In tegenstelling tot degenen die beweren dat de telecommunicatiemiddelen en de micro-elektronica aanleiding geven tot centralisering, mag men verwachten dat hierdoor precies de mogelijkheid zal worden geboden tot verregaande decentralisering en deconcentratie. Dit zal er ons moeten toe aanzetten een niet te groot volume kantoorgebouwen, gecentraliseerd in de hoofdstad, op te richten.

Mijnheer de minister, de meerderheid heeft u eenparig in de commissie haar vertrouwen gegeven. Wij zullen ook tijdens de openbare vergadering uw begroting goedkeuren.

Mijnheer de minister, u heeft anderzijds in de commissie meegedeeld dat u aan de Ministerraad een ontwerp van wet heeft voorgelegd tot uitbreiding van de bevoegdheden van het Wegenfonds. Ten einde de gemeentefinanciën te ontlasten, zouden infrastructuur- en rioleringswerken voortaan worden gefinancierd met kredieten van het Wegenfonds.

Omdat aan de commissie voor de Infrastructuur geen ontwerp was overgemaakt, werd de aangelegenheid uiteraard niet besproken. Hoe aantrekkelijk dit voor de gemeentebesturen moge lijken, dergelijke formule, waarin een aantal bevoegdheden die aan de gewesten behoren, in de praktijk opnieuw worden overgedragen aan een nationaal bestuur, kan niet. Sinds de staatshervorming van 8 augustus 1980 behoren die bevoegdheden aan de gewesten, zoals trouwens ook het beheer over de onbevaarbare waterlopen, waaromtrent u eveneens een ontwerp hebt ongekondigd. Er kan geen sprake van zijn de klok vijf jaar terug te zetten.

Een integratie van de bevoegdheden kan misschien onvermijdelijk zijn, zulks om budgettaire overwegingen, in het belang van de veiligheid, van de milieu- en natuurschone, of nog met het oog op een oordeelkundig onderhoud. Wij herhalen dat wij geen bezwaar hebben tegen een regionalisering van de openbare werken. Elke gemeenschap zou het klein aantal

voor investeringen beschikbare miljarden naar noodzaak, naar inzicht en naar mogelijkheden kunnen besteden.

In die overtuiging gaan wij graag dit debat aan. Het was ons een bijzonder genoegen naar best vermogen in het gedrukt verslag weer te geven wat in de commissie werd besproken. Al is het u wel duidelijk dat ik in het mondeling verslag ook een aantal persoonlijke beschouwingen heb verweven. Ik meen echter dat het onderscheid voldoende duidelijk was voor de toehoorder.

Namens mijn fractie kan ik verklaren dat wij de miljardenbegroting van 124 miljard en de gevraagde leningen zullen goedkeuren. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

ORDRE DES TRAVAUX

De Voorzitter. — Op verzoek van de commissie voor de Landbouw en de Middenstand stel ik u voor het voorstel van wet tot bescherming van de beroepstitel en het beroepsgeheim van de psycholoog aan onze agenda van deze week toe te voegen.

A la demande de la commission de l'Agriculture et des Classes moyennes, je vous propose d'ajouter à notre ordre du jour de la semaine en cours la proposition de loi protégeant le titre et le secret professionnels du psychologue.

Geen bezwaar?

Pas d'opposition.

Dan is aldus besloten.

Il en sera donc ainsi décidé.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN BUITENLANDSE ZAKEN, BUITENLANDSE HANDEL EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1985

Aangehouden stemmingen

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT DE L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1985

Votes réservés

M. le Président. — Nous devons procéder maintenant au vote sur les amendements et articles réservés du projet de loi contenant le budget du ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement.

Wij moeten thans stemmen over de aangehouden amendementen en over de aangehouden artikelen van het ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking.

Wij moeten ons eerst uitspreken over het amendement van mevrouw Nelly Maes op de budgettaire tabel.

Nous avons à nous prononcer en premier lieu sur l'amendement déposé par Mme Nelly Maes au tableau budgétaire.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan

121 membres sont présents.

121 leden zijn aanwezig.

104 votent non.

104 stemmen neen.

10 votent oui.

10 stemmen ja.

7 s'abstiennent.

7 onthouden zich.

En conséquence, l'amendement n'est pas adopté.

Derhalve is het amendement niet aangenomen.

Ont voté non :

Hebben neen gestemd :

MM. Basecq, Belot, Bens, Bock, Boel, Bonmariage, Califice, Claeys, Close, Coen, Conrotte, Cooreman, Coppens, Dalem, De Baere, De

Bremaeker, C. De Clercq, T. Declercq, Decléty, Deconinck, De Cooman, Decoster, le chevalier de Donnée, Degroove, De Kerpel, Deleecq, Delmorte, Mmes Delruelle-Ghobert, De Pauw-Deveen, MM. Deprez, Descamps, De Seranno, De Smeyter, Deworme, Donnay, Doumont, le comte du Monceau de Bergendal, Egelmeers, Eicher, Février, Flagothier, Friederichs, Geldolf, Gerits, Gijs, J. Gillet, Mmes L. Gillet, Godinache-Lambert, Goor-Eyben, MM. Goossens, Grosjean, Hatry, Mme Herman-Michielsens, MM. Hiernaux, Hubin, Kenens, Kevers, Knuts, Lagae, Lallemand, Lutgen, Mainil, Minet, Mouton, Nicolas, Op 't Eynde, Paque, Pécriaux, Edg. Peetermans, Pouillet, Mme Remy-Oger, MM. Reynders, Rutten, Seeuws, Smeers, Sondag, Mme Staels-Dompas, MM. Tilquin, Toussaint, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Uytendaele, Van Daele, Vandenabeele, Van den Broeck, Vandenheve, Vanderborght, Vandermarliere, Vandermeulen, Van Der Niepen, Vandersmissen, Vangeel, Vanhaverbeke, Van Herck, Van Herreweghe, Van houtte, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Rompaey, Verbist, Waltniel, Weckx, Windels, Wintgens et Leemans.

Ont voté oui :

Hebben ja gestemd :

MM. Debussère, Draulans, Hamelle, Luyten, Mme Saive-Boniver, MM. Trussart, Van In, Van Ooteghem, Van Roye et Vercaigne.

Se sont abstenus :

Hebben zich onthouden :

MM. de Bruyne, Lagasse, Lepaffe, R. Maes, P. Peeters, Van der Elst et Vandezande.

De Voorzitter. — Ik verzoek de leden die zich hebben onthouden, de reden van hun onthouding mede te delen.

De heer P. Peeters. — Mijnheer de Voorzitter, ik ben afgesproken met de heer Geens.

De heer de Bruyne. — Ik ben afgesproken met de heer Chabert.

De heer R. Maes. — Ik ben afgesproken met mevrouw Panneels.

De heer Van der Elst. — Ik ben afgesproken met de heer Pede.

De heer Vandezande. — Ik ben afgesproken met de heer Lagneau.

De heer Seeuws. — Mijnheer de Voorzitter, ik heb mij bij de stemming vergist. Ik had mij moeten onthouden want ik ben afgesproken met mevrouw Mayence.

De Voorzitter. — Akte wordt u hiervan gegeven, mijnheer Seeuws.

Mag ik aannemen dat de artikelen van de tabel waarop het amendement betrekking had, alsmede artikel 1 van het ontwerp van wet zijn aangenomen?

Puis-je considérer que les articles du tableau auxquels cet amendement se rattachait, ainsi que l'article premier du projet de loi sont adoptés? (*Assentiment.*)

Dan is hiertoe besloten.

Il en est donc ainsi.

Wij moeten ons nu uitspreken over een amendement van de regering bij artikel 17 van het ontwerp van wet.

Nous devons nous prononcer maintenant sur l'amendement du gouvernement à l'article 17 du projet de loi.

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

121 membres sont présents.

121 leden zijn aanwezig.

72 votent oui.

72 stemmen ja.

38 votent non.

38 stemmen neen.

11 s'abstiennent.

11 onthouden zich.

En conséquence, l'amendement est adopté.
Derhalve is het amendement aangenomen.

Ont voté oui :

Hebben ja gestemd :

MM. Bens, Bock, Bonmariage, Califice, Claeys, Coen, Conrotte, Cooreman, Dalem, C. De Clercq, T. Declercq, Decléty, De Cooman, Decoster, le chevalier de Donnée, De Kerpel, Deleeck, Mme Delruelle-Ghobert, MM. Deprez, Descamps, De Seranno, Doumont, le comte du Monceau de Bergendal, Février, Flagothier, Friederichs, Gerits, Gijs, J. Gillet, Mmes L. Gillet, Godinache-Lambert, Goor-Eyben, M. Hatry, Mme Herman-Michielsens, MM. Kenens, Kevers, Lagae, Lutgen, Mainil, Nicolas, Edg. Peetermans, Poulet, Reynders, Rutten, Smeers, Sondag, Mme Staels-Dompas, M. Tilquin, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Uyttendaele, Van Daele, Vandenabeele, Van den Broeck, Vandenhaute, Vanderborght, Vandermarliere, Vandermeulen, Vandersmissen, Vangeel, Vanhaverbeke, Van Herck, Van Herreweghe, Van houtte, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Rompaey, Verbist, Waltniel, Weckx, Windels, Wintgens et Leemans.

Ont voté non :

Hebben neen gestemd :

MM. Basecq, Belot, Boel, Coppens, De Baere, De Breaecker, Debusseré, Deconinck, Delmotte, Mme De Pauw-Deveen, MM. De Smeyter, Donnay, Draulans, Egelmeers, Geldolf, Goossens, Grosjean, Hamelle, Hiernaux, Hubin, Knuts, Lagasse, Lallemand, Lepaffe, Luyten, Minet, Op 't Eynde, Paque, Pécriaux, Mme Saive-Boniver, MM. Seeuws, Trussart, Vandenove, Van Der Niepen, Van In, Van Ooteghem, Van Roye et Vercaigne.

Se sont abstenus :

Hebben zich onthouden :

MM. de Bruyne, Degroove, Deworme, Eicher, R. Maes, Mouton, P. Peeters, Mme Remy-Oger, MM. Toussaint, Van der Elst et Vandezande.

M. le Président. — Les membres qui se sont abstenus sont priés de faire connaître les motifs de leur abstention.

M. Deworme. — J'ai pairé avec M. Bossicart, monsieur le Président.

M. Degroove. — J'ai pairé avec M. Demuyter.

Mme Remy-Oger. — J'ai pairé avec Mme Hanquet.

M. Eicher. — J'ai pairé avec M. Vangronsveld.

M. Mouton. — J'ai pairé avec M. Noerens.

M. Toussaint. — J'ai pairé avec M. Aubecq.

M. Le Président. — Les autres articles du projet de loi ayant été adoptés au cours de notre séance du vendredi 24 mai 1985, je propose au Sénat de se prononcer maintenant par un seul vote sur l'ensemble des projets de loi contenant et ajustant le budget du ministère des Affaires étrangères, de Commerce extérieur et de la Coopération au Développement.

Aangezien de andere artikelen van het ontwerp van wet werden aangenomen in de loop van de vergadering van vrijdag 24 mei 1985, stel ik de Senaat voor nu één enkele stemming te houden over de ontwerpen van wet in hun geheel, houdende de begroting van het ministerie van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking, alsmede houdende aanpassing van die begroting. (*Instemming.*)

— Il est procédé au vote nominatif.

Er wordt tot naamstemming overgegaan.

123 membres sont présents.

123 leden zijn aanwezig.

74 votent oui.

74 stemmen ja.

37 votent non.

37 stemmen neen.

12 s'abstiennent.

12 onthouden zich.

En conséquence, les projets de loi sont adoptés.

Derhalve zijn de ontwerpen van wet aangenomen.

Ils seront transmis à la Chambre des représentants.

Ze zullen aan de Kamer van volksvertegenwoordigers worden overgezonden.

Ont voté oui :

Hebben ja gestemd :

MM. Bens, Bock, Bonmariage, Bosmans, Califice, Claeys, Close, Coen, Conrotte, Cooreman, Dalem, C. De Clercq, T. Declercq, Decléty, De Cooman, Decoster, le chevalier de Donnée, De Kerpel, Deleeck, Mme Delruelle-Ghobert, MM. Deprez, Descamps, De Seranno, Doumont, le comte du Monceau de Bergendal, Février, Flagothier, Friederichs, Gerits, Gijs, J. Gillet, Mmes L. Gillet, Godinache-Lambert, Goor-Eyben, M. Hatry, Mme Herman-Michielsens, MM. Kenens, Kevers, Lagae, Lutgen, Mainil, Nicolas, Edg. Peetermans, Poulet, Reynders, Rutten, Smeers, Sondag, Mme Staels-Dompas, M. Tilquin, Mme Tyberghien-Vandenbussche, MM. Uyttendaele, Van Daele, Vandenabeele, Van den Broeck, Vandenhaute, Vanderborght, Vandermarliere, Vandermeulen, Vandersmissen, Vangeel, Vanhaverbeke, Van Herck, Van Herreweghe, Van houtte, Van Nevel, Vannieuwenhuyze, Van Rompaey, Verbist, Waltniel, Weckx, Windels, Wintgens et Leemans.

Ont voté non :

Hebben neen gestemd :

MM. Basecq, Belot, Boel, Coppens, De Baere, De Breaecker, Debusseré, Deconinck, Delmotte, Mme De Pauw-Deveen, MM. De Smeyter, Donnay, Draulans, Egelmeers, Geldolf, Goossens, Grosjean, Hamelle, Hiernaux, Hubin, Knuts, Lagasse, Lallemand, Lepaffe, Luyten, Minet, Op 't Eynde, Paque, Pécriaux, Mme Saive-Boniver, MM. Trussart, Vandenove, Van Der Niepen, Van In, Van Ooteghem, Van Roye et Vercaigne.

Se sont abstenus :

Hebben zich onthouden :

MM. de Bruyne, Degroove, Deworme, Eicher, R. Maes, Mouton, P. Peeters, Mme Remy-Oger, MM. Seeuws, Toussaint, Van der Elst et Vandezande.

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1985

PROJETS DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1984

Reprise de la discussion générale

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1985

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

Hervatting van de algemene behandeling

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

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

La parole est à M. Grosjean.

M. Grosjean. — Monsieur le Président, je voudrais, dans ce débat, souligner deux faits majeurs.

D'une part, les investissements publics que nous allons voter seront, à la suite des décisions gouvernementales du mois de mars, amputés de 10 p.c. D'autre part, ce budget se limitait au départ, après le conclave gouvernemental, à un simple maintien en volume des investissements.

Vous-même, vous nous disiez, en août 1984, être moyennement satisfait des résultats que vous aviez obtenus au conclave. Il est vrai, monsieur le ministre, que d'autres départements, pour lesquels on avait compté les 5,5 p.c. d'inflation par rapport à 1984, se voyaient gratifiés de 3,5 p.c. d'augmentation complémentaire.

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

Moyennement satisfait hier, vous devez l'être encore moins aujourd'hui puisque, après amputation de 10 p.c. de votre budget, vous ne pouvez même plus prétendre au maintien du volume par rapport à l'exercice précédent. C'est là un fait particulièrement grave, je dirais même une décision d'irresponsable, dans le contexte actuel de crise de la construction, secteur qui, dans les investissements publics, occupe une place d'environ 63 p.c.

Dans le volume des investissements de votre département, la construction a une part de l'ordre de 85 p.c. C'est dire que cette décision aura sur le secteur une influence tout à fait négative.

Je m'en voudrais de ne pas citer un extrait d'un hebdomadaire que vous connaissez certainement, *La Construction*, qui, le 29 mars 1985, publiait : « La désillusion est d'autant plus grande que le gouvernement, lors de son dernier contrôle budgétaire, a annoncé sa décision de ne libérer que 90 p.c. du programme. Il est facile, dans ces conditions, de se faire mousser au Parlement et aux yeux de l'opinion publique en faisant état d'une épargne de 2,8 milliards pour les dépenses publiques de 1985 et d'oublier sans vergogne les conséquences qui en découleront pour l'activité du secteur. »

Soit dit au passage, ce n'est pas la première incohérence de ce gouvernement à l'égard de la construction, puisqu'on envisage de faire repasser la TVA de 6 à 17 p.c., décision que nous récusons et qualifions d'insensée, comme nous l'avons d'ailleurs toujours fait, contrairement à certains qui ont attendu ces dernières semaines pour s'en inquiéter.

Quoi qu'il en soit, nul, dans ce gouvernement, ne peut prétendre encore vouloir soutenir le secteur de la construction.

D'autres questions se posent cependant à propos de cette amputation de 10 p.c. des investissements publics :

1° N'est-ce pas traiter le Parlement à la légère que de lui faire voter un budget dont on sait pertinemment bien qu'il ne sera pas exécuté entièrement ?

2° Comment jugera-t-on les projets à retirer ? En fonction de quels critères de priorité ?

3° Gommera-t-on certains projets importants, et lesquels, ou amputera-t-on tous les projets de 10 p.c. ?

4° Si une décision a déjà été prise à ce sujet, quelle est la répartition régionale des suppressions ?

Je me permets de rappeler également que l'accord sur la sidérurgie prévoyait la suppression d'investissements publics nationaux en Wallonie en cas de besoins de financement. Cette politique de grignotage des programmes me paraît pour le moins dangereuse et politiquement grave. Car enfin, quel rôle jouent encore les membres du Parlement si l'exécutif peut, à sa guise, modifier, amputer, voire supprimer les autorisations qu'ils accordent ?

Force est de reconnaître, monsieur le ministre, que l'état de santé de la construction est aujourd'hui gravement dégradé. Certes, il y a la crise, la réduction des investissements, mais aussi les comportements aberrants : le phénomène des négriers et celui des soumissions à des prix anormalement bas.

Dans les deux cas, votre département ne me semble guère avancer. Certes, la nouvelle procédure mise en place pour juger si une soumission est anormalement basse est un pas timide vers un meilleur système de contrôle, mais vous admettez vous-même que cela n'est pas suffisant.

Quant aux négriers de la construction, leur problème est intimement lié à celui des soumissions ; vous semblez manifestement hostile à toute prise en main sévère de la question puisque vous affirmez, dans votre exposé introductif devant la commission, que si le système est maintenu, des mesures seront prises. On ne peut mieux se défilier. Je rappelle d'ailleurs qu'il y a quelques mois, la presse s'étonnait et s'inquiétait de la passivité des pouvoirs publics à l'occasion de l'examen de quelques

dossiers de pourvoyeurs de main-d'œuvre. Cette passivité reste manifestement de mise, et on continue de couvrir ainsi des pratiques socialement injustifiables.

Monsieur le ministre, le fait que votre budget subisse certaines coupes sombres et que, dans les négociations gouvernementales, on refuse d'augmenter le volume de vos investissements indique peut-être que l'avenir des travaux publics n'est plus guère assuré dans les prochaines années.

Vous êtes vous-même conscient de cette réalité puisque vous ne cessez de répéter que les grands travaux seront terminés bientôt, que, d'ici à trois ans, le génie civil connaîtra des difficultés et que le secteur de la construction doit préparer sa reconversion en se tournant notamment vers l'exportation.

Si j'ai bien compris votre raisonnement, d'une part, vous attendez du secteur du génie civil qu'il prospecte lui-même les marchés étrangers et, d'autre part, vous créez Belcotec.

Vous n'ignorez pas qu'en cette matière les firmes les plus solides ont le plus de chances de se positionner. Dès lors, je vous demande de tenir compte des petites et moyennes entreprises qui peuvent mettre au point des techniques très avancées mais qui, bien souvent, n'ont pas un accès suffisant aux marchés publics ou connaissent mal les filières à suivre pour y accéder. En outre, dans les marchés publics, le statut de sous-traitance qui est le leur n'est que trop fréquemment source de problèmes du fait d'une protection insuffisante.

Les perspectives sont donc sombres en Belgique, non seulement au niveau des travaux à effectuer, mais aussi et surtout au niveau des finances publiques du fait du poids des charges du passé qui vont croissant.

Ce problème a largement été évoqué en commission. Je constate que dans d'autres branches du secteur public, la recherche d'un meilleur taux d'autofinancement est poursuivie à tout prix, par le biais notamment de hausses de tarifs, de plans d'assainissement. Pour les travaux routiers, rien de tel et, lorsque l'on compare les montants effectivement investis à ceux qui servent à rembourser les emprunts, on est effaré et inquiet pour l'avenir. A terme, cette situation posera le problème du financement des travaux publics et l'on reparlera alors de leasing immobilier, voire de péage autoroutier. Il m'intéresserait de connaître votre sentiment quant à la réduction des charges d'intérêt de votre budget et votre attitude à l'égard de formules de financement alternatives.

Monsieur le ministre, j'en viens maintenant à ce qui me paraît la manifestation la plus évidente de l'absence de perspectives à moyen terme dans le domaine du génie civil : la mise au point de différentes initiatives, tel que Carcov, Cir, l'autorisation pour le Fonds des routes de réaliser des travaux d'égouttage et des trottoirs le long des routes de l'Etat.

Bizarrement, le budget ne concerne que le seul projet Car, pour lequel une enveloppe d'un milliard est proposée, alors qu'il n'est pas encore concrétisé par une loi votée par le Parlement.

Ces projets qui, manifestement, tendent à maintenir une enveloppe budgétaire malgré la fin des grands travaux, posent de nombreux problèmes, d'une part sur le plan de la composition des commissions Car et Cir, d'autre part, au niveau des montants prévus pour le Cir et, enfin, quant à la répartition régionale des crédits accordés à ces deux commissions.

Des questions se posent également en ce qui concerne les critères de choix des projets ainsi que la possibilité d'établir un ordre de priorité entre les divers projets retenus.

D'autres questions se rapportent au champ d'application de ces commissions. Concrètement, l'ensemble des réseaux communal et provincial ou se limitera-t-on au réseau des voiries des grandes communications ?

Qu'en sera-t-il des expropriations éventuellement nécessaires et qui assurera l'entretien des travaux après la période de garantie ?

Pour ce qui regarde les travaux d'étude relatifs à l'égouttage, qui les réalisera ? Les communes, comme auparavant, ou le Fonds des routes ? Accepterez-vous de financer des projets étudiés par les communes, voire des projets en cours ?

Comment sera assurée la cohérence des programmes d'égouttage généraux établis par les communes ? Si l'Etat prend en charge la construction des égouts le long des voiries nationales, on risque de faire des travaux qui ne seront pas directement rentables, notamment en fonction de

l'absence d'exutoire ou du « surdimensionnement » de fait de la non-existence d'un réseau en amont ?

Qui assurera l'entretien des égouts ?

Enfin, si toutes ces questions se posent, c'est parce que, à mon sens, il s'agit là d'un ensemble de projets qui visent à recentraliser des compétences régionales. J'aurais pour ma part préféré une formule de réaffectation des ressources en faveur des régions, ou encore une réorganisation de la répartition des voiries en fonction de la nature et de l'importance du trafic, de façon que l'Etat reprenne à sa charge les voiries supportant les plus lourds trafics et qui dès lors subissent les plus fortes détériorations.

Monsieur le ministre, ce que vous avez appelé un effort de reconversion du secteur du génie civil en direction de l'entretien du patrimoine a été magnifiquement relayé par l'Union routière belge qui n'hésite pas à réclamer annuellement 50 milliards. J'avoue qu'il est de bonne gestion de veiller à préserver le patrimoine, mais je voudrais qu'on évite de gaspiller les deniers publics. Tous les investissements ne sont pas toujours justifiés et leurs coûts sont parfois élevés.

Le pays s'est lancé, dans le passé, dans un vaste programme autoroutier au détriment d'autres modes de transport. Nous en subissons aujourd'hui les coûts financiers. Personnellement, je préférerais qu'on ne se braque pas sur un seul secteur mais que, peu à peu, on opère un glissement généralisé vers les travaux à fort coefficient de main-d'œuvre et porteurs d'avenir, que ce soit au niveau des bâtiments de l'Etat, des voies hydrauliques ou ailleurs.

Monsieur le ministre, j'ai parlé, il y a un instant, de gaspillage des deniers publics. Je voudrais ouvrir une parenthèse dans l'intervention du sénateur pour laisser parler le bourgmestre d'une commune qui, dans l'optique d'un soutien au secteur, fait de nombreux efforts pour encore réaliser un certain nombre de projets.

Ma commune a, en effet, prévu de réaliser sur une partie de la route nationale n° 438, l'égouttage et la réfection des trottoirs.

Cela entre exactement — vous en conviendrez — dans le cadre de votre projet de prendre en charge de tels travaux. Avant cela, j'étais intervenu tant auprès de la direction provinciale de Liège que de la direction générale des routes, que de vous-même et de votre cabinet, pour les raisons suivantes.

Cette route nationale est l'une des plus fréquentées du pays puisqu'on peut y voir passer le trafic de la Hollande, du Limbourg et même de la Flandre vers les régions de l'Hertogenwald, de l'Eifel et de l'Ardenne, mais son état se dégrade sensiblement depuis un certain temps.

Le projet communal prévoyait l'égouttage, ce qui automatiquement entraîne la réparation de la voirie. Sachant que les Ponts et Chaussées envisageaient une remise en état générale de la voirie, j'ai estimé qu'on pouvait réaliser une économie intéressante en évitant les travaux de réparation d'un montant de plusieurs millions, réparations qui seraient détruites quelque temps après pour le renouvellement intégral de la chaussée.

Dès septembre 1984, j'alertais successivement les organismes que je viens de citer. La direction provinciale de Liège ne daigna même pas m'envoyer un accusé de réception. Par contre, la direction générale me répondait favorablement et vous-même, dans une lettre datée du 21 octobre, me faisiez part des instructions que vous donniez pour que ce problème soit examiné rapidement et concrètement.

Une première rencontre avec la direction provinciale de Liège resta assez négative, mais j'ai rencontré, le 21 mars de cette année, vos collaborateurs que je remercie pour leur bon accueil. J'ai quitté votre cabinet avec une promesse d'intervention, qui me fut d'ailleurs confirmée par la suite.

Tout semblait s'arranger puisque la commune recevait l'appui du ministre et de la direction générale pour la mise en œuvre, par les Ponts et Chaussées, d'une nouvelle route comprenant, en plus des voies de roulage, deux sites de parking et deux pistes cyclables.

Actuellement, l'entrepreneur a entamé les travaux de raccordement de la canalisation mère aux immeubles riverains. Sachant qu'il faudrait bientôt envisager la réparation de la route, je me suis enquis de l'état d'avancement du dossier de renouvellement. Quelle ne fut pas ma surprise de m'entendre dire à Liège — cela date d'hier — que ce dossier était au point mort ! S'il y reste, cela signifie que nous serons amenés à entreprendre de gros travaux de réparation pour les voir démolir plus tard lors de la réfection nécessaire de toute la route.

Monsieur le ministre, je ne puis admettre que par négligence, ou par manque de volonté, ou par lenteur calculée, on gaspille de telle façon les deniers publics. Pour moi, il ne s'agit pas seulement d'éviter le gaspillage et d'épargner de l'argent au profit de la caisse communale, il s'agit surtout d'utiliser les sommes épargnées à d'autres travaux, plus utiles et de plus en plus nécessaires.

Je fais donc appel à vous pour que soit enfin trouvée une solution à ce problème local. S'il est trop tard pour réaliser les travaux promis, qu'au moins le ministre accepte la prise en charge des travaux dans le cadre du projet de loi évoqué tout à l'heure.

Vous vous êtes donné, monsieur le ministre, une image de « Monsieur 100 p.c. ». Malheureusement cette image ne vous convient plus : en 1985, le budget n'assure que le maintien du volume d'investissements de 1984 et, de plus, il sera amputé de 10 p.c.

En outre, les chiffres que vous avez cités quant à l'étalement des engagements en 1984 indiquent une bousculade en fin d'exercice, bousculade dommageable pour les entrepreneurs mais aussi pour les administrations de votre département. Je sais que la fin d'un exercice se distingue, aux Travaux publics, par une frénésie de dossiers qui brûlent les étapes, pour arriver à un engagement complet. Ainsi, en 1984, de novembre à la fin de l'année, vous avez fait engager près du quart de votre programme.

Le monde de la construction attend un étalement plus raisonnable des programmes. Mais encore une fois, la décision irresponsable de mars prise par le gouvernement d'amputer de 10 p.c. les investissements publics est extrêmement dommageable à cet égard.

En dehors de ma parenthèse, je me suis limité, monsieur le ministre, aux grandes questions posées par votre budget, et je dirais, au-delà, aux problèmes d'avenir du département des Travaux publics.

J'ai abordé tout à l'heure, sans m'y étendre, la pertinence de certains investissements. Plusieurs formules ont été avancées pour y remédier, dont l'analyse coût/bénéfice de votre prédécesseur, que vous estimiez, à juste titre il faut le dire, politiquement insoutenable. Aujourd'hui, on parle d'analyse multicritères. De quoi s'agit-il exactement ? Qui en sera le maître d'œuvre ?

Par ailleurs, les investissements publics sont souvent sujet à controverse. Vous me semblez, monsieur le ministre, manifester à l'égard de certains groupements, de certaines associations à buts écologiques, une vive aversion. Pour ma part, je crois que c'est là une manifestation de l'évolution de l'état d'esprit de nos concitoyens à l'égard des problèmes d'environnement et je pense qu'il faut en tenir compte de manière démocratique.

Monsieur le ministre, il est certes facile pour l'opposition de refuser d'approuver un budget. A la limite, c'est là la routine parlementaire. Je voudrais cependant motiver par trois raisons notre refus d'émettre un vote favorable.

La première, par respect pour cette assemblée et pour la Chambre des représentants, qui voteront un projet de budget qui, en fait, sera amputé par l'exécutif.

La deuxième, à cause des conséquences dommageables pour le secteur de la construction de la décision d'amputer le budget de 10 p.c. alors que ledit budget n'était déjà plus à même d'assurer un maintien de l'activité.

Enfin, par le fait de l'absence de volonté politique de réorientation des crédits favorisant la reconversion du secteur et le maintien de l'emploi. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

De Voorzitter. — Dames en heren, er zijn nog vijftien sprekers ingeschreven voor dit debat. Ik stel voor de sprekerslijst nu te sluiten.

Puis-je demander aux orateurs de ne pas dépasser le temps de parole qu'ils ont eux-mêmes déterminé en toute liberté.

Het woord is aan de heer Van Ooteghem.

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de Voorzitter, eerst wil ik enkele woorden wijden aan de crisis in de bouwsector en zou ik de regering willen bezweren elke maatregel te vermijden die deze crisis nog zou kunnen vergroten. Om een idee te geven van de omvang van de crisis, vooral in de sector van de woningbouw, geef ik één enkel voorbeeld, dat mijns inziens volstaat. In 1976 werden er in België 76 176 woningen gebouwd en in 1983 nog hoop en al 28 027.

Wanneer ik spreek over maatregelen die de crisis in de bouwsector tot een minimum kunnen beperken, denk ik uiteraard aan het behoud

van de BTW-heffing van 6 pct. Volgens een nota van de Bedrijfsraad van het bouwbedrijf bedroeg de opbrengst van deze bouwstimulans tot op het einde van 1984 17 miljard frank. De minister van Financiën betwist dit cijfer en zegt dat de BTW-maatregel de Staat 12,5 miljard heeft gekost. Ik kan de kruideniersrekening van de minister niet bijvallen. Hij houdt immers alleen rekening met netto fiscale ontvangsten en niet met de lasten van de enorme werkloosheid in de bouwsector en met het multiplicatoreffect van de bouwsector met zijn oneindig aantal toeleveringsbedrijven, studiebureaus, architectenbureaus. Ik ben er dan ook van overtuigd dat de bouwsector als een kaartenhuisje in elkaar zal stortten indien de BTW-tarieven opnieuw worden verhoogd.

De heer De Seranno. — Het zwart werk zal dan ook weer toenemen.

De heer Van Ooteghem. — Andere maatregelen die de bouw kunnen aanmoedigen, zijn de integrale aftrekbaarheid van de hypotheaire leningslasten en het liberatoir maken van de onroerende voorheffing. Het investeren in de bouwsector is tegenwoordig niet meer interessant tengevolge van de fiscale maatregelen. Investeren in onroerende goederen zou toch minstens even interessant moeten zijn als investeren in roerende goederen. Dit is vandaag niet het geval.

Veel belangrijker om de crisis in de bouwsector op te lossen, is echter een heroriëntering van de kredieten van Openbare Werken. Wij hebben in de commissie vastgesteld dat men niet eindeloos kan verder gaan met het bouwen van havens, stuwdammen, autowegen, administratieve centra en dergelijke. Ik wacht dan ook met ongeduld op het wetsontwerp van de minister om ook provincie- en gemeentewegen te laten aanleggen en herstellen met kredieten van het departement van Openbare Werken. Ik heb echter vernomen dat u niet eens hebt gewacht op de goedkeuring van uw ontwerp en dat u vandaag reeds kredieten verleent aan provincies en gemeenten om op kosten van het departement van Openbare Werken gemeente- en provinciewegen aan te leggen. Dit wordt in de wandeling beweerd en ik zou graag hebben dat u dat ontkent.

Een definitieve heroriëntering van de kredieten van Openbare Werken is dringend nodig. Dit kan alleen maar wanneer het departement van Openbare Werken wordt geregionaliseerd. Ik zeg dit niet omdat ik te allen prijze voorstander ben van regionalisering, maar omdat ik vandaag vaststel dat men in de verschillende gewesten aan tienduizenden mensen werk zou kunnen verschaffen, maar dit niet doet bij gebrek aan kredieten. Terzelfder tijd moet men in het departement van Openbare Werken bijna zoeken naar uit te voeren werken. Wanneer de gewesten zouden beschikken over een groot gedeelte van de kredieten van Openbare Werken, dan zouden zij kunnen investeren in monumentenzorg, in stads- en dorpsherwaardering en sociale huisvesting. Nu zijn zij met handen en voeten gebonden door het gebrek aan kredieten.

Wil men in de bouwsector werkelijk een relance teweegbrengen, dan moet men — dat is een absolute prioriteit — de gewesten in de mogelijkheid stellen om deze belangrijke projecten te realiseren, die vooral zeer arbeidintensief zijn.

Mijnheer de minister, ik kan de laatste bespreking van de begroting van Openbare Werken van deze legislatuur niet laten voorbijgaan zonder op deze tribune met kracht te protesteren tegen het racisme waarvan de Vlaamse aannemers in Wallonië nog altijd het slachtoffer zijn. Men lapt daar alle Belgische en Europese wetten aan zijn laars door bepaalde openbare werken praktisch exclusief aan Waalse aannemers toe te vertrouwen. In Wallonië is men van mening: Het verdrag van Rome, *connais pas!* Vlaamse aannemers verzekeren mij nog alleen aan de bak te geraken als ze zich als onderaannemer verschuilen onder de paraplu van een Waalse algemene aannemer. Als nationaal minister van Openbare Werken zou u dergelijke toestanden niet mogen dulden.

Nu een woord over de discriminatie van de haven van Gent. Gent is de snelst groeiende haven van West-Europa en gaat met een trafiek van 23,924 miljoen ton Amsterdam vooraf. Ik heb een lijstje gemaakt met de rangschikking van al de havens tussen Hamburg en Le Havre. Rotterdam komt op de eerste plaats met 229,627 miljoen ton, Antwerpen staat op de tweede plaats met 79,760 miljoen ton, Le Havre op de derde plaats, met 53,527 miljoen ton, Hamburg staat op de vierde plaats met 50,785 miljoen ton, Duinkerken op de vijfde met 30,157 miljoen ton, Bremen-Bremerhaven staat op de zesde plaats met 26,612 miljoen ton, Gent volgt op de zevende plaats met 23,924 miljoen ton, Amsterdam staat op de achtste plaats met 23,348 miljoen ton, Wilhelmshaven op de negende met 21,874 miljoen ton, Rouen op de tiende met 20,154 miljoen ton en Zeebrugge op de elfde plaats met 10,305 miljoen ton. Dat zijn de absolute gegevens voor 1983.

Tussen 1974 en 1984 kende de Gentse haven een sensationele stijging, namelijk met 67,76 pct. Voor 1984 zijn de cijfers eveneens uitstekend. Gent bereikte in 1984 26,5 miljoen ton, waardoor wij op dezelfde hoogte komen als Bremen. In 1985 wordt opnieuw een gevoelige stijging verwacht. Door het akkoord met Nicaragua wordt Gent doorvoerhaven voor Nicaraguaanse produkten zoals bananen, katoen, koffie en diepvriesprodukten en uitvoerhaven voor Nicaragua van meststoffen en chemische produkten.

Deze toenemende activiteit blijkt evenwel niet uit de kredieten die door het departement van Openbare Werken ter beschikking van de Gentse haven worden gesteld.

Uit de cijfers van 1976-1983 blijkt dat Gent verantwoordelijk is voor 17,18 pct. van de trafiek en hoop en al 5,32 pct. krijgt van de kredieten, dat Antwerpen over 71,17 pct. van de trafiek beschikt en slechts 27,42 pct. van de kredieten ontvangt, terwijl Zeebrugge 11,66 pct. in de trafiek heeft en 67,06 pct. van de kredieten krijgt.

Voor 1985 waren er voor Gent oorspronkelijk in 500 miljoen gesubsidieerde werken voorzien. Op 10 juli 1984 beloofde de minister van Openbare Werken formeel aan een delegatie parlementsleden uit Gent-Eeklo van de vier partijen, daar aanwezig, dat die 500 miljoen zouden behouden blijven. De realiteit van vandaag is helemaal anders: die 500 miljoen werden tot 400 miljoen herleid. Om het u gemakkelijk te maken, mijnheer de minister, ben ik zo vrij geweest een amendement in te dienen om die 500 miljoen opnieuw in te voeren. Wanneer het Parlement hierover in volle vrijheid mag stemmen, dan wordt u, mijnheer de minister, de mogelijkheid geboden om uw belofte aan de Gentse parlementsleden waar te maken.

Ik richt mij dan ook tot de Vlaamse senatoren in het algemeen en tot de senatoren van het arrondissement Gent-Eeklo in het bijzonder om dit amendement goed te keuren.

Mijnheer de minister, geachte collega's, ik heb mij de moeite getroost om via diverse schriftelijke vragen de cijfers van Openbare Werken te splitsen tussen de drie gewesten. Het resultaat is verbijsterend. De cijfers hebben betrekking op een periode van vijf jaar, van 1980 tot en met 1984.

Voor de wegen krijgt Vlaanderen 37,755 miljard of 35 pct., Wallonië 60,108 miljard of 55,72 pct. en Brussel 9,955 miljard of 9,23 pct. Vlaanderen kreeg dus, wat de wegen betreft, gedurende die vijf jaar slechts 35 pct. van de beschikbare middelen.

Voor de waterwegen krijgt Vlaanderen 13,356 miljard of 31,55 pct., Wallonië 23,521 miljard of 55,56 pct. en Brussel 5,454 miljard of 12,88 pct.

Voor de gebouwen kreeg Vlaanderen 12,558 miljard of 31,45 pct., Wallonië 11,203 miljard of 28,1 pct. en Brussel 16,173 miljard of 40,49 pct.

In totaal ging voor de drie posten, wegen — waarin zowel autowegen als fietspaden zijn begrepen —, waterwegen en gebouwen gedurende die periode 63,669 miljard of 33,49 pct. naar Vlaanderen, ging 94,832 miljard of 49,88 pct. naar Wallonië en ging 31,582 miljard of 16,61 pct. naar Brussel. Vlaanderen kreeg van 1980 tot en met 1984 dus hooguit 33,49 pct. voor de drie posten samen.

De heer Vandezande. — De minister gaat blijkbaar niet akkoord.

De heer Luyten. — Dat noemen ze het leeuweaandeel.

De heer Van Ooteghem. — Dit betekent dat 58 pct. van de bevolking voor wegen, waterwegen en gebouwen slechts één derde van de kredieten ontvangt. Voor 1985 is het nog erger, want dan krijgt Vlaanderen slechts 28 pct. van de kredieten voor de wegen. Deze discriminatie heeft Vlaanderen op vijf jaar tijd niet minder dan 43 miljard gekost. Dit is volkomen onaanvaardbaar. Ik weet, mijnheer de minister, dat u hierop zal zeggen dat de kredieten voor de havens in grote mate naar Vlaanderen gaan. Wij kunnen er toch niets aan doen dat onze nationale havens in Vlaanderen liggen en dat belangrijke kredieten daar naartoe gaan. Ik zal deze kredieten volledigheidshalve trouwens vermelden. Voor havens, dijkversterkingen en stuwdammen ging 78,336 miljard of 94,77 pct. naar Vlaanderen terwijl slechts 4,318 miljard of 5,23 pct. bestemd was voor Wallonië.

U moet echter eens duidelijk bepalen, mijnheer de minister, of het nu nationale havens dan wel regionale havens zijn. Indien u oordeelt dat het nationale havens zijn, moet u daarvan de consequentie dragen en aanvaarden dat havenwerken voor heel het land belangrijk zijn en niet

alleen voor Vlaanderen. Heel wat studiebureaus, ook uit Wallonië en Brussel, zijn betrokken bij de havenwerken. Brusselse aannemers nemen een deel van de werken voor hun rekening. Wallonië levert massaal staal, cement en rotsblokken. Voor de Waalse nijverheid in het algemeen, en voor de Waalse staalnijverheid in het bijzonder, vormen de nationale havens de toegang tot de zee. De energievoorziening van het land gebeurt ook via die nationale havens.

U bent een regionalist en unitarist à la carte; u gebruikt telkens de cijfers zoals ze voor u het best uitkomen. U laat in feite Vlaanderen exclusief betalen voor de nationale havenwerken en bovendien vermindert u nog de kredieten voor wegen, gebouwen en waterwegen voor het Vlaamse land. Mijnheer de minister, dat is niet ernstig.

Rekening houdend met de kredieten voor havenwerken, is de verdeling van alle lokaliseerbare kredieten in België voor de periode 1980 tot 1984 als volgt: Vlaanderen 142 miljard of 52 pct., Wallonië 99 miljard of 36 pct., Brussel 31 miljard of 1 pct. Dit betekent dat, havenwerken inclusief, gedurende die vijf jaar Vlaanderen slechts 52 pct. van de kredieten krijgt voor 58 pct. van de bevolking.

Welnu, mijnheer de minister, hoe zou ik als Vlaming uw begroting kunnen goedkeuren? (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

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

M. Dalem. — Monsieur le Président, on peut regretter qu'un budget aussi important que celui des Travaux publics soit soumis au Parlement à la moitié de l'année civile 1985, alors que les travaux en commission ont débuté il y a plus de quatre mois, mais, malgré tout, il y a progrès par rapport aux années antérieures.

Avant d'aborder le projet proprement dit, une question préalable me paraît essentielle et fera sans doute l'objet des préoccupations d'autres collègues: elle est relative à l'annulation du Grand Prix de Francorchamps.

Traumatisée déjà par les événements sanglants du Heysel, l'opinion nationale et internationale a ressenti l'annulation du Grand Prix de Belgique de Formule 1 comme un manque d'organisation, à tel point que TF1 en faisait sa première nouvelle ce week-end.

Je sais que c'est une intercommunale qui était chargée de l'exécution des travaux de revêtement, mais ce qui est certain, c'est que le ministre des Travaux publics s'est déjà vivement préoccupé de ce dossier; aussi, je me permets de vous poser, monsieur le ministre, plusieurs questions.

Quelle était la participation éventuelle de votre département dans les travaux qui étaient en cours de réalisation?

Quelles sommes ont été dépensées par votre département dans la dernière décennie ou, du moins, ces quatre dernières années?

Quels sont les liens entre votre département, l'intercommunale spécialement responsable du circuit et les communes concernées par le tracé?

Les réponses à ces trois questions permettront, je l'espère, de mieux apprécier les raisons de cet échec retentissant.

Puisque l'occasion m'est offerte de parler de revêtement, j'ajouterai que, par suite de diverses modifications admises dans les cahiers des charges, la qualité de certains revêtements s'avère inférieure à ce qu'elle était auparavant. J'en veux pour preuve que certains revêtements qui datent de vingt ans n'ont subi aucune détérioration, alors que, durant la même période et dans des endroits semblables, on a pu voir jusqu'à cinq poses différentes de revêtement. Franchement, vous reconnaîtrez qu'il y a, en ce domaine, beaucoup à faire et je souhaite vivement que vous puissiez nous donner une réponse quant au circuit de Francorchamps.

Si, pour beaucoup d'entre nous, le budget des Travaux publics doit constituer une pièce maîtresse de notre économie et de l'emploi, il faut surtout reconnaître que c'est notamment par l'installation des commissions des accidents de la route, que le budget 1985 marque une grande originalité et un souci d'aller au-delà de ce qui était traditionnellement le champ d'application réservé à l'administration des Ponts et Chaussées et la possibilité pour elle de réparer notamment des routes communales présentant un danger pour la circulation marque un tournant très important.

En effet, si les nouvelles commissions provinciales doivent compléter l'action préventive de la commission spéciale de la sécurité routière en agissant où l'urgence se fait sentir, l'innovation essentielle est bien l'intervention de ces commissions sur les axes routiers communaux et provinciaux, par la réalisation et le financement des travaux effectués

dans le cadre de la mission des commissions des accidents de la route, et qui seront pris en charge par le département des Travaux publics.

M. De Seranno. — La loi de 1980 ne le permet pas.

M. Dalem. — En êtes-vous certain?

M. De Seranno. — Oui.

M. Dalem. — C'est bien regrettable.

M. De Seranno. — Faut-il changer la loi?

M. Dalem. — Si le crédit spécial pour 1985 est d'un milliard de francs, différentes questions subsistent quant à savoir quelle répartition géographique sera donnée à l'affectation et quels seront les critères de répartition entre provinces; il serait souhaitable que la répartition soit faite sur le plus grand nombre possible de projets.

J'aurais aussi aimé savoir sur quelles bases l'estimation d'un milliard de francs avait été faite.

L'innovation instaurée par le projet de loi visant à étendre les compétences du Fonds des routes — modification de la loi du 9 août 1955 — me semble aussi très importante et la prise en charge partielle de certains travaux, notamment d'infrastructure, permettra d'alléger la trésorerie des communes. Je pense que ce projet constituera un pas important dans les desiderata exprimés par le gouvernement.

Il me semble cependant utile de préciser quelle infrastructure sera prise en considération. C'est ainsi qu'il serait souhaitable de savoir si les travaux relatifs aux installations électriques, de conduite d'eau, d'égouttage, de télédistribution, de gaz, rentreront bien dans l'objet visé par le projet.

Si les innovations que je viens d'énoncer me paraissent en théorie des opérations qui vont dans le sens souhaité, mes inquiétudes existent quant à savoir de quelle manière le basculement des investissements purs vers des travaux d'entretien et d'amélioration sera opéré.

Chacun s'accorde à reconnaître que les grandes infrastructures seront bientôt terminées, mais le patrimoine pour lequel votre département est concerné s'élève à des sommes considérables, 5 000 milliards selon certains chiffres. En considérant que les travaux d'entretien seraient d'environ cinq pour mille, cela représenterait une charge annuelle d'entretien de 25 milliards. Il faut bien reconnaître que chaque fois qu'un investissement est réalisé, survient inexorablement son entretien après un certain nombre d'années. Il est donc plus qu'urgent de mieux faire percevoir l'effort qui doit être consenti pour l'entretien, pris au sens large, de l'infrastructure qui est à charge du budget des Travaux publics. A cet effet, une étude élaborée est indispensable.

Monsieur le ministre, votre préoccupation relative au problème des prix anormalement bas rencontrés de nos jours dans la plupart des soumissions en matière de travaux publics est certaine, mais je crains que les remèdes apportés à ce jour n'aient, en aucune manière, changé la position de certaines entreprises.

Une réforme fondamentale que vous souhaitez doit être apportée dans l'attribution des chantiers; la solution, comme vous l'indiquez, doit répondre, d'une part, au prescrit de la loi belge sur les marchés publics et, d'autre part, aux directives de la Communauté économique européenne.

Je m'inquiète vivement, car le problème des négriers, le problème de l'enregistrement et le problème des faillites, et combien d'autres, résultent bien des prix anormalement bas pratiqués par certaines entreprises.

Il est aussi très préoccupant de voir comment des entreprises déclarées en faillite peuvent continuer certaines de leurs activités et être des éléments perturbateurs du marché.

Les études prouvent qu'un marché normal de soumissions permettrait de faire gagner à la collectivité et à l'Etat des sommes largement supérieures aux sommes impayées qui viennent grever notamment l'ONSS et les créanciers.

L'assainissement appelle une certaine épuration — n'y voyez aucun sens péjoratif, monsieur le ministre — qui permettra de prendre contrat avec des firmes qui garantiront une exécution normale des travaux et qui tiendront leurs engagements financiers.

La législation existante est suffisamment draconienne, mais il convient de la respecter scrupuleusement. En réalité, nous constatons que les firmes qui y dérogent sont la cause de tous nos ennuis.

Je voudrais évoquer brièvement trois problèmes relatifs à la Régie des Bâtiments, au service électromécanique et au rôle exercé par la commission des infrastructures annexes.

En ce qui concerne la Régie des Bâtiments, le montant des crédits engagés sous la rubrique « Divers » par rapport aux crédits d'investissement, est de plus en plus important, et si je me réfère aux chiffres, la rubrique « Divers », toujours par rapport aux crédits effectivement engagés, est passée de 37,8 p.c. en 1980 à 45,3 p.c. en 1984. J'aurais souhaité, monsieur le ministre, recevoir les éclaircissements nécessaires.

Pour le service électromécanique, j'ai toujours pensé, je l'ai dit plusieurs fois à cette tribune et je tiens à vous le redire, que ce service devrait être décentralisé au niveau des districts, du moins en ce qui concerne l'entretien. N'est-il pas aberrant qu'il faille, pour le remplacement d'un point lumineux dans ma commune, faire appel à l'administration de Mons qui doit recourir elle-même à un entrepreneur de la région de Liège, et cela uniquement pour le remplacement d'un petit objet appelé communément ampoule?

Par contre, je me réjouis d'avoir pu constater qu'un effort, très important ces temps-ci, avait été consenti pour rendre les routes beaucoup plus attractives. Je pense aussi à la signalisation touristique ainsi qu'à la création de chalets d'informations et tout particulièrement celui qui va être inauguré à la sortie de l'autoroute E40. C'est un effort que vous devez absolument poursuivre car il peut donner d'excellents résultats.

A la demande de deux collègues, je voudrais aussi évoquer deux problèmes relatifs aux projets de liaison vers et autour de Louvain-la-Neuve. Ces projets n'ont pas encore été réalisés. Il y a un retard extrêmement important. Pourquoi ne pas les poursuivre alors que des projets plus récents font déjà l'objet d'adjudications ou en tout cas le feront dans les prochains mois?

Les projets dont je parle datent de 1968 et avaient recueilli, à l'époque, un consensus général. Ils doivent être terminés dans les plus brefs délais. J'aurais souhaité, monsieur le ministre, recevoir une réponse à ce sujet.

A la demande d'un autre collègue, je voudrais également insister sur la nécessité de la jonction, de Beaufays à Cerexhe, entre l'E9 et l'E5, pour éviter le passage d'une partie du trafic par la ville de Liège. Cela mettrait, en outre, les Ardennes en communication directe avec les autoroutes en direction de Bruxelles, d'Anvers, de l'Allemagne et avec l'autoroute de Wallonie.

Je voudrais aussi, avant de terminer, évoquer quelques problèmes concernant la province de Namur.

Et en premier lieu, celui relatif à la décision prise de la mise à deux fois trois bandes de l'autoroute E40 de Courrière à Wavre. Je ne dispose pas des éléments me permettant d'apprécier valablement la nécessité de cet investissement. Il n'a d'ailleurs fallu procéder à aucune expropriation. Je fais confiance à l'administration. Toutefois, il me semble aberrant d'entreprendre sans presque d'interruption des travaux sur une longueur de 29 kilomètres, alors que l'activité qui est exercée sur certains lots d'exécution est très faible; par ailleurs, la conception de la signalisation était-elle la mieux indiquée? Vous l'avez encore vécu, il y a quelques heures, monsieur le ministre. On peut se poser des questions.

Il me semble évident que des travaux très importants comme à Gembloux, à Assesse, à Dinant, à Anhée, de même que dans ma commune, doivent recevoir le plus large assentiment des autorités communales. Je connais la préoccupation de plus en plus importante que manifeste l'administration des Ponts et Chaussées pour rencontrer les souhaits des autorités locales, mais je me permets de vous mettre en garde contre certains avis ou pressions exercées injustement par des particuliers.

Les avis qui émanent des conseils communaux, du moins ceux qui ont été portés à une très large majorité, voire à l'unanimité, doivent être pris en considération car ils sont d'une importance capitale.

Vous êtes souvent témoin, monsieur le ministre, que le long des routes nationales très fréquentées — et je pense à la RN4 — la circulation du charroi agricole est particulièrement difficile et dangereuse.

Trois solutions peuvent être retenues.

Tout d'abord, l'interdiction. Elle n'est pas souhaitable. En effet, l'accès ne serait même plus possible à certains champs.

La deuxième est relative aux moyens dont on dispose actuellement pour signaler la présence du charroi agricole. Je sais que cette matière est de la compétence de votre collègue le ministre des Communications. Par contre, il existe une troisième solution, complémentaire à la première, et qui consiste à améliorer la voirie empruntée par ce charroi. Si des efforts partiels ont été réalisés, il n'en demeure pas moins que le nombre

annuel des tués démontre qu'un effort supplémentaire doit être entrepris au-delà des adjudications déjà réalisées dans le Luxembourg et le Namurois.

Monsieur le ministre, le budget de l'année 1985 que nous examinons marque un tournant fondamental dans l'élargissement du champ d'application des dépenses du budget, notamment pour les travaux à exécuter sur les routes communales.

C'est une prospection utile et nécessaire, mais c'est son application directe qui permettra de mieux apprécier les effets que nous sommes en droit d'espérer.

Il convient également de revoir tout le problème important que j'ai soulevé dans la réorientation des crédits pour les travaux d'investissements vers les travaux d'entretien.

Notre groupe votera votre budget, persuadé que la voie ainsi définie sera retenue. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer Vanderborght. — Mijnheer de Voorzitter, in het uitstekend verslag van collega De Seranno werd de tekst opgenomen van de uiteenzetting van u, mijnheer de minister. In de daaropvolgende uitvoerige gedachtenwisseling in de commissie voor de Infrastructuur, kregen wij een inzicht van de uitgangspunten van uw beleid dat wij volledig onderschrijven.

Wel zijn enkele opmerkingen niet misplaatst en kunnen verschillende vragen worden gesteld die onbeantwoord blijven.

Uw beleid wordt gedomineerd door volgende parameters: de budgettaire beperkingen, het onderkennen van onoverkomelijke behoeften, de economische recessie die dient te worden bestreden, de communautaire spanningen.

Comform dit vast en onomstootbaar gegeven, neemt u opties die wij terugvinden in uw beleid voor alle sectoren die ressorteren onder de bevoegdheid van uw departement: voorrang bij de afwerking van wat begonnen is; vernieuwing, door vervanging en onderhoud van het bestaande; nieuwe initiatieven, zo het economisch verantwoord is, met de intentie ze in te passen in een milieuvriendelijke politiek.

Bij een verdere ontleding van uw algemeen beleid stellen wij vast dat u als opdrachtgever van belangrijke werken, zowel wat de omvang als wat de toewijzing en uitvoering aangaat, de politiek van uw departement kenmerkt als volgt: betrachting abnormaal lage prijzen uit te schakelen, splitsing van werken waardoor meer aanbestedingsdossiers op de markt komen, regionale tewerkstelling bevorderen, het gebruik van plaatselijke materialen stimuleren.

De heer Leemans treedt opnieuw als voorzitter op

Deze opties kunnen in meerderheid door onze fractie worden onderschreven, maar zijn de betrokken instanties van kapitaalverstrekkers, bedrijfsleiders en werknemersorganisaties in kennis gesteld van dit alles? Wordt zulks door hen onderschreven en geruggesteund?

Het komt mij voor dat dit uiteindelijk zal leiden tot de ontmanteling van de grote ondernemingen met honderden werknemers en met een uitgebreid machinepark, de leefbaarheid en verdere uitbouw van de studiebureaus, de groei van ondernemingen voor de verhuring van allerlei machines, de spreiding van meer KMO's in de bouwsector, daar meer een beroep zal worden gedaan op onderaannemers die regionaal te vinden zijn.

Zal dit de resultante niet zijn van uw beleid? Voor mij niet gelaten, maar wordt het ook zo gezien door uw departement?

In elk geval zou het kunnen betekenen « beterkoop » werken, en voor de ondernemers, minder vaste kosten.

Wordt het niet hoog tijd dat de commissie voor de erkenning van aannemers, die actief is in uw departement, hierop inspelt en dat onder meer de criteria voor het toekennen van de klasse worden aangepast?

Na deze algemeenheden blijven wij even verwijlen bij de besteding van de kredieten van uw begroting, met als objectief een aanwending voor 100 pct., met als waarborg een uitvoeringsritme dat evenwichtig gespreid is over het hele jaar.

Wij willen tevens onze steun toezeggen bij de pogingen die door het departement worden ondernomen om een systeem in het leven te roepen waardoor aannemers worden verwijderd die inschrijven tegen abnormaal

lage prijzen. Dit zal de kwaliteit van het gepresteerde werk en de plichtbewuste aannemers ten goede komen.

De oprichting van de geschillencommissie werd op gejuich onthaald. Zijn de resultaten mogelijk bevredigend? De duurtijd waarin een beslissing valt, geeft vaak geen voldoening. En zijn de rechten van de verdediging gewaarborgd?

Graag werden wij geïnformeerd omtrent de werkwijze van de commissie, haar samenstelling en de duur van het mandaat.

Na de catastrofale overstromingen van 3 januari 1976 werd werk gemaakt van de waterbeheersing in het kader van de uitvoering van het Sigma-plan, dat voor meer dan twee derde uitgevoerd of in uitvoering is: een dijkenverhoging tot 8 à 8,50 m. Dit is voor ons geen geruststelling, daar wij weten dat oevers niet meer dan 90 pct. waarborgen bieden. In afwachting van de 100 pct. veiligheid blijven er zwakke plekken, openingen die bij springtij nieuwe rampen zullen veroorzaken. Het zijn deze gaten die bij overstroming op de plaats van de ramp des te meer onheil zullen aanrichten, want alles zal nu geconcentreerd zijn op deze plaatsen. Het zijn gevaarpunten die vaak de moeilijkste zijn en de meeste kosten met zich brengen.

Het ware wel goed, kon de minister ons, streek per streek en oever per oever, een overzicht geven van de punten die nog dienen afgewerkt te worden tot 8 à 8,5 m met inbegrip van de raming der kosten. Pas na voltooiing van de waterbeheersing à 100 pct. zullen de oeverbewoners zich veilig mogen achten.

De uitvoering van het Sigma-plan heeft niet overal meegebracht dat de oevers gelijktijdig versterkt werden. Veelal werd de waterbeheersing verwezenlijkt op de bestaande dijken, zonder dat men zich zorgen maakte over hun degelijkheid. Wij brengen begrip op voor deze toestand, maar keuren hem niet goed daar de duurzaamheid ons niet ver brengen zal. Maar helaas, tijd en geld ontbreken om alles geleidelijk te realiseren en met inachtneming van alle regels van de kunst. De verhoging van de dijken had moeten kunnen gepaard gaan met een algemene sanering van de dijken, soms pas na uitvoering van kalibreringswerken en rekening houdend met een evenwichtige waterhuishouding, maar helaas, wij zeggen het reeds, tijd en geld ontbreken.

Sedert het einde van de tweede wereldoorlog werden de binnenwateren stiefmoederlijk behandeld, waardoor de binnenscheepvaart haar positie in de vervoerwereld slecht heeft kunnen verdedigen. Dit soort vervoer blijft echter milieuvriendelijk. Als er echter een sector is die hunkert naar een fusie van de departementen van Verkeer en Openbare Werken, dan is het voorzeker de binnenscheepvaart.

De resultaten van de commissie voor het rationeel verbruik van energie blijven vaag. Dat een inkrimping van de verlichting en signalisatie van onze wegen met omzichtigheid wordt aangepakt, onderschrijven wij volledig. Het voorkomen van ongevallen is primordiaal, want enkele besparingen kunnen niet opwegen tegenover het leed dat ongevallen met zich brengen.

Graag zouden wij wel eens een overzicht krijgen van de resultaten van de inspanningen die gedaan werden op het stuk van de gebouwen, dit per gebouw, grote en kleine gebouwen, en per regio. Uit deze inventaris zou tevens moeten blijken welke vernieuwings-, aanpassings- en vervangingswerken dienen opgezet te worden om het doel, namelijk rationeel energieverbruik, te bereiken.

Bij gelegenheid van deze bespreking geven wij ook uiting aan onze bekommerning dat het departement van Openbare Werken wordt gekortwiek door de staatshervorming. Dit departement zal zijn geëigende nationale opdracht niet meer naar behoren kunnen vervullen wegens het optreden van de gemeenschapsministers. Ter illustratie verwijzen wij hiervoor naar het dossier der werken van het zogenaamde *pont-canal* te La Louvière. De uitvoering van het werk wordt gedwarsboemd door de gewestregering die de ruimtelijke ordening in haar bevoegdheid heeft. Niet omwille van veiligheid, esthetiek of prijs wordt de bouwvergunning geweigerd en als dusdanig geblokkeerd, maar louter om egoïstische motieven met een communautair reukje.

Mocht hier een eis tot schadevergoeding vanwege de gedupeerde aannemers uit voortvloeien, dan moet onzes inziens de gewestregering hiervoor opdraaien.

Daarenboven vinden wij het gepast dat alle gevolgen op het actief komen van de gewestregering. Telkens een dossier op zulke wijze in de impasse is geraakt en de uitvoering van een goed dossier onmogelijk wordt, zou de schrapping van de werken met inbegrip van de kredieten het logisch gevolg moeten zijn.

Na deze, zoals ik ze zou willen noemen, algemene beschouwingen omtrent het beleid, nog enkele specifieke regionale verzuchtingen waarvoor wij de aandacht vragen.

Wij noteren dat de minister blijk geeft van goede wil ten overstaan van de haven van Antwerpen, dat toelagen gewaarborgd blijven voor infrastructuur- en superstructuurwerken en dat schikkingen werden getroffen om vernieuwingen van verouderd materieel en infrastructuurwerken te vrijwaren, waardoor de haven van Antwerpen competitief blijft. Daarenboven zal niets onverlet worden gelaten om de baggerkredieten ter beschikking te stellen van zodra het mogelijk wordt het 48-voetprogramma uit te voeren.

Wij verheugen ons over de geleverde inspanningen om rijksweg 177 opnieuw in te richten en rekenen ten volle op de voltooiing van het programma waardoor die rijksweg wordt omgevormd tot autoweg A12, waardoor alle gelijkvloerse kruisingen geleidelijk zullen verdwijnen tussen Meise en Antwerpen. Ook de afwerking van de verbinding E10-A12 van Rumst naar Boom zou dienen opgenomen te worden op de lijst der prioriteiten.

Op 1 februari 1985 verscheen in *De Bouwkroniek* het bericht dat u mijnheer de minister, de nodige onderrichtingen gaf aan de NV zeekanaal en haveninrichtingen van Brussel om de nog resterende werken van de spoorwegbrug te Ruisbroek in aanbesteding te geven.

Tussen de NV zeekanaal en haveninrichtingen van Brussel en de NMBS werd op 23 december 1981 een overeenkomst gesloten met betrekking tot de werken waardoor voorzien werd, de spoorbrug in dienst te stellen op 31 mei 1983. Daar in de begroting 1985 de nodige kredieten worden ingeschreven, rekenen wij erop dat de aanbesteding eerstdaags zal doorgang vinden, waardoor het project eind 1986 voltooid kan zijn.

En tot slot de realisatie van de Liefkenshoektunnel. Weliswaar werd door het MCSEC in zitting van 20 december 1984 beslist een onderhandse overeenkomst af te sluiten met een tijdelijke vereniging van aannemers. Niettemin dringen wij aan opdat alles operationeel zou worden, zodanig dat eerlang de eerste spade kan worden gestoken. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

REGELING VAN DE WERKZAAMHEDEN

ORDRE DES TRAVAUX

De Voorzitter. — Dames en heren, nadat vanmiddag nog een aantal sprekers het woord zullen hebben gevoerd, zouden er nog een viertal sprekers overblijven. Bijgevolg stel ik voor dat wij heden geen avondvergadering houden en dat wij ook morgenochtend niet zouden vergaderen. Morgenmiddag, te 14 uur, zouden dan de drie of vier overblijvende sprekers het woord voeren en zouden wij de bespreking van deze begroting beëindigen met het antwoord van de minister.

Verder zouden wij dan behandelen: het voorstel van wet betreffende de geschillen ter zake van plaatselijke heffing, het ontwerp van wet betreffende de Internationale Bank voor wederopbouw en ontwikkeling, het ontwerp van wet betreffende de openbare centra voor maatschappelijk welzijn en het voorstel van wet betreffende een uitgesteld loon in land- en tuinbouw.

Je propose d'examiner jeudi, entre 15 et 16 heures, les projets et propositions de loi qui nous viennent de la commission de la Justice, le ministre, M. Gol, ne pouvant se libérer demain.

Jeudi, vers 16 heures 30, nous procéderions aux divers votes.

J'espère que la discussion du budget des Travaux publics et des quatre points dont j'ai parlé pourra être terminée demain après-midi.

Le Sénat est-il d'accord sur cette modification de notre ordre des travaux? (*Assentiment.*)

HERVATTING VAN DE BESPREKING

REPRISE DE LA DISCUSSION

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

Het woord is aan de rapporteur.

De heer De Seranno, rapporteur. — Mijnheer de Voorzitter, ik wens de aandacht te vestigen op een fout die geslopen is in de Franse tekst van het verslag.

Collega Vanderborcht heeft verwezen naar de stellingname van een lid van de executieve van het Waalse Gewest die het project van de minister van Openbare Werken zou blokkeren wat betreft het zogenaamde « brugkanaal ». Welnu, in de vierde alinea van bladzijde 99 van het gedrukt verslag lees ik : « La position du ministre est qu'il est normal que le ministre régional chargé de l'aménagement du territoire choisisse parmi l'ensemble des projets ... »

Ik meen mij te herinneren dat het wel degelijk het omgekeerde moet zijn, namelijk : « La position du ministre est qu'il est anormal ... ». In de Nederlandse tekst staat trouwens : « De stelling is dat het abnormaal is dat een minister ... »

Mijnheer de Voorzitter, ik wilde deze toch niet-onbelangrijke correctie aanbrengen aan het verslag, om te vermijden dat ter zake nodeloos een discussie zou ontstaan.

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

M. Lepaffe. — Monsieur le Président, en préparant mon intervention de ce jour à propos du budget des Travaux publics, j'ai eu la curiosité de reprendre celle que j'avais faite en 1984.

On parlait déjà dans le budget de ce département — et vous en profitez d'ailleurs, monsieur le ministre, pour lancer un avertissement important — de la fin des grands travaux d'infrastructure, de reconversion, de prix anormalement bas, de possibilités de financement alternatif. On les a évoqués à nouveau en commission, mais je serais particulièrement heureux si vous pouviez, sur ce plan précis, donner des indications complémentaires à celles que nous avons pu trouver dans le rapport.

Les difficultés résultant de la concurrence entre Gand, Zeebruges et Anvers avaient également été évoquées.

L'élément nouveau qui apparaît cette année est l'amputation de 10 p.c., récemment annoncée. L'élément persistant est votre désir, louable certes mais dont je me demande s'il pourra être entièrement satisfait, de réaliser à 100 p.c. votre programme.

Au moment où votre budget est soumis au Sénat, monsieur le ministre, une nouvelle table ronde de la construction est annoncée, à laquelle participeraient des partenaires sociaux après qu'est intervenu entre eux un accord unanime.

Un des points mis à son ordre du jour vous intéresse directement : le problème des investissements publics.

Comment amplifier ce programme, d'une nécessité absolue ? Comment remédier à la défaillance des pouvoirs locaux, alors que nul n'ignore la réduction de 18,75 p.c. par rapport aux années précédentes de leurs investissements en matière de travaux publics ? Comment se battre à tous les niveaux ministériels pour que ces investissements soient réalisés, puisqu'il est désormais démontré, par une série d'études techniques et de calculs précis, que les effets multiplicateurs obtenus lorsque des travaux publics sont commencés, sont considérables et bénéfiques à l'ensemble de notre économie ?

D'un autre côté, il était question déjà, je l'ai dit, de la lutte contre les prix trop peu élevés et les pourvoyeurs de main-d'œuvre. Je ne m'étendrai pas sur ce problème, puisque j'ai eu l'occasion de vous interpellier longuement à ce propos et qu'une réponse, vraisemblablement rédigée par vous, m'a été donnée, en vos lieu et place, par M. Hatry.

Je reste néanmoins soucieux des pertes subies par l'Etat dans ce domaine, des problèmes relatifs à la protection sociale des travailleurs soumis aux négriers avec les conséquences tragiques que nous connaissons et surtout de l'échec de la procédure d'enregistrement marquée par la situation actuelle.

Vous vous souviendrez sans doute, monsieur le ministre, que répondant à l'époque à une interpellation de M. Dalem, vous avez affirmé qu'il y avait beaucoup à dire et à faire dans ce domaine mais que tout ne dépendait pas de vous. Vous estimiez, en effet, que les négriers constituent un véritable scandale — ce sont vos propres termes —, mais que vous ne disposiez d'aucun inspecteur social qui puisse procéder à des contrôles sur les chantiers. Vous avez conclu que vous ne pouviez que vous adresser à l'ONSS pour être assuré, avant paiement, que les sommes dues avaient effectivement été versées.

Je suis particulièrement sensible à ce problème et je suis arrivé à la conclusion que la difficulté de la situation naît principalement du fait que plusieurs ministères sont directement concernés.

Dans ce domaine précis, permettez moi de vous demander quels sont les efforts de concertation réels entrepris. Quelles sont les mesures prises pour éviter — ce qui me paraît être la tentation encore actuelle du gouvernement — de compliquer la tâche des entrepreneurs plutôt que de simplifier la concertation entre les ministres ?

L'entrepreneur principal étant souvent considéré comme responsable, on le contraint à effectuer des vérifications qui seraient totalement inutiles si la procédure d'enregistrement était menée complètement à son terme et si les refus d'enregistrement intervenaient en temps opportun. Nous souhaitons être rassurés à ce propos.

Que font les ministres pour assainir le marché et qu'envisagent-ils pour que ceux qui disposent de main-d'œuvre et d'inspecteurs puissent les utiliser pour le bien commun ?

Ayant abordé le problème des négriers et de leur suppression, j'en viens à un point tout différent, particulièrement important pour ceux qui suivent de près les marchés publics.

Il existe une commission permanente des marchés publics qui accomplit un travail remarquable. Il est regrettable que les procès-verbaux de ses travaux ne soient pas publiés. En conséquence, l'enseignement qui pourrait en être tiré quant à la doctrine et à la jurisprudence de manière à permettre de présenter des suggestions concrètes et pratiques est inexistant.

A la question que j'avais posée à l'époque, M. le Premier ministre, président de cette commission, m'avait répondu que la publicité de ces procès-verbaux était à l'étude. Elle est, je crois, un élément essentiel pour ceux qui suivent de près l'évolution des marchés de travaux publics dans ce pays. J'aimerais être rassuré quant à la concrétisation de ce projet à l'étude depuis au moins deux ans. Les chercheurs, les praticiens du droit et les entrepreneurs eux-mêmes y trouveraient de quoi éviter le renouvellement d'erreurs qui ont été commises et pourraient faire progresser cette matière difficile.

Je voudrais émettre une dernière remarque quant à votre budget. Son examen et son appréciation sont délicats, car on parle de projets déposés, soumis au Conseil des ministres ou au Conseil d'Etat. Vous me permettez de ne pas considérer qu'il y a lieu d'en discuter aujourd'hui ; nous en aurons l'occasion ultérieurement. Il ne convient pas non plus de les mettre dès à présent à votre actif ou à votre passif.

Dès lors, le budget, tel qu'il nous est présenté, ne nous paraît pas suffisamment encourageant pour que nous puissions le voter.

Par contre, si vous pouviez nous rassurer dans votre réponse quant aux mesures énergiques qui seraient prises pour supprimer le chantage des marchés de travaux publics, un grand pas serait fait. Des événements récents ont montré qu'une coordination est nécessaire et qu'il ne faut jamais s'y prendre trop tard. Peut-être vous incombera-t-il d'assurer avec énergie cette concertation ? (*Applaudissements sur les bancs du FDF.*)

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

De heer Seeuws. — Mijnheer de Voorzitter, de commissie voor de Infrastructuur heeft een uitgebreide bespreking kunnen wijden aan de vele, belangrijke aspecten van de begroting Openbare Werken.

De ruime belangstelling van de commissarissen — ook van de oppositie — maar ook de medewerking van de minister en zijn administratie hebben hiertoe bijgedragen. De rapporteur heeft dit alles tot een overzichtelijk geheel kunnen samenbrengen, waarvoor onze dank.

Maar er blijven nog zoveel vragen te stellen. Op enkele slechts zullen we straks in detail ingaan.

Vooraf willen we wel enkele algemene bedenkingen maken.

Herhaaldelijk kwam bij de besprekingen in de commissie tot uiting dat precies deze begroting 1985 een keerpunt zou moeten zijn in het beleid van Openbare Werken : het geleidelijk einde van de grote wegenwerken maakt een herverdeling van de beschikbare middelen mogelijk naar het beheer van de infrastructuur en naar de realisatie van werken van kleine omvang.

We verheugen ons over deze wending, maar betreuren meteen dat uit de voorgestelde werken in de begroting zo weinig afdoende verantwoording blijkt.

Nu zoveel op alles en nog wat moet worden bespaard lijkt het ons noodzakelijk, zoals trouwens ook de Bond Beter Leefmilieu in zijn persconferentie deed opmerken, een voorafgaandelijke evaluatie van de investeringen op te maken : een kosten-batenanalyse met diverse opties,

zodat deze projecten die ook voor de hele gemeenschap nuttig zijn, kunnen worden geselecteerd.

De minister zou vooraf een socio-economische motivatie moeten voorleggen die met de rendabiliteit, de werkgelegenheid en de financiële en onderhoudskosten moet rekening houden.

Anderzijds blijven wij van oordeel — en wij zijn niet de enigen — dat de gehele verkeers- en vervoersproblematiek onder één beleid moeten vallen, wat meteen de problemen inzake veiligheid, rendabiliteit, keuze van vervoer, milieuhinder, en zoveel andere gezamenlijke problemen, overzichtelijk zou maken, wat een efficiënter beleid tot gevolg kan hebben.

Zo is bijvoorbeeld, klaarheid gewenst in de besteding van de investeringskredieten.

Uit gespecialiseerde tijdschriften blijkt — en dit werd besproken in de commissie — dat het investeringsbudget in 1985 zou geblokkeerd worden op 90 pct. De minister wil voor 7 miljard gemeentelijke wegenwerken uitvoeren. Wat blijft er dan nog over van het voorgestelde fysische programma?

Volgens geruchten zou de minister op interne werkvergaderingen met verantwoordelijken uit een aantal provincies gezegd hebben dat er nog zeer veel mogelijk is.

Voorziet de minister dan in een welbepaalde verdeling van de 7 miljard per provincie of per gewest? Gaan deze kredieten enkel op de post «wegen» worden genomen of op het geheel. Zoniet vrezen we dat er voor de rijkswegen in Vlaanderen niet veel meer zal overblijven.

Ook uit de post onderhoudskredieten blijkt maar nog eens dat we in een raar land leven. Overal langs de wegen ziet men borden: «onderhouden weg = veilige weg», en terecht trouwens.

Nochtans zien we de onderhoudskredieten voor de wegen nauwelijks geëvolueerd en laten de vooruitzichten van de begroting van het Wegenfonds 1985-1995 geen procentuele verhoging van de post onderhoud verwachten.

Nog altijd volgens gespecialiseerde tijdschriften zegt de directeur-generaal der wegen dat er 10 à 12 miljard onderhoudskredieten, dit wil zeggen het dubbele van de thans uitgetrokken, nodig zijn om niet in een catastrofe te belanden. De minister van Openbare Werken gaf trouwens zelf toe dat een substantiële verhoging van deze post nodig is. Hij verwees zelfs naar studies waarin wordt vastgesteld dat men voor een weg met een gemiddelde levensduur van 20 jaar een slijtage vaststelt van 40 pct. tijdens de eerste vijftien jaren. Tijdens de daaropvolgende drie jaren verdubbelt deze slijtage en in dat stadium kosten inderdaad de herstellingswerken minstens vijf keer zoveel. De meeste van onze autowegen zijn thans 15 à 20 jaar oud en toch schijnt de minister hieruit geen passende besluiten te kunnen trekken.

Er is ook veel gesproken over de noodzaak van een fietspadenplan. De wet op het Wegenfonds inzake de fietspaden is nog niet veel toegepast. De Minister zegt dat zeer weinig aanvragen hieromtrent gedaan worden door de gemeenten.

De vraag is echter of het niet aan het departement zelf is, het initiatief te nemen.

Mijnheer de minister, velen onder ons zijn voorstander — ik begeef mij hier op een delicaat terrein — van een globale havenpolitiek. Ongetwijfeld zullen wij in deze algemene bespreking diverse stemmen horen. Over de behoefte aan een evenwichtige globale havenpolitiek die rekening houdt met de plaatselijke noodwendigheden, zullen andere leden, ook van onze fractie, nog het woord voeren. Het zal u evenwel niet verwonderen dat ik, gezien mijn achtergrond, even wil blijven stilstaan bij de Gentse havenproblematiek. Deze is immers heel specifiek. Dat heeft u ook toegegeven, niet alleen in het onderhoud met Gentse parlementsleden waarvan hier reeds sprake was, maar ook tijdens de besprekingen in de commissie.

Ook voor het jaar 1984 heeft de haven van Gent een zeer goede beurt gemaakt. De investeringen die het Rijk hier doet zijn dan ook zeer rendabel gebleken en de feiten bewijzen het, zoals daarstraks nog werd gezegd. Uit alle gegevens blijkt inderdaad dat Gent vanuit de snelst groeiende haven is geworden onder de havens van de «Hamburg-Le Havre-range». Deze spectaculaire vooruitgang heeft zich echter niet vertaald in wat wij ongetwijfeld kunnen noemen een rechtvaardige behandeling wat betreft de toewijzing van de kredieten aan de diverse havens, meer bepaald de haven van Gent.

Deze achteruitstelling — de heer Van Ooteghem heeft cijfers gegeven, ik zal dat niet doen — op de andere nationale havens zet zich in dit

ontwerp van beghroting door. Het is niet voldoende, mijnheer de minister, te verwijzen naar de gelijke vermindering — procentueel althans — van de uitgetrokken kredieten in het geval van de specifieke situatie die zich onder meer in de haven van Gent voordoet. Er dreigt een zeer ernstige vertraging te ontstaan niet alleen in de gesubsidieerde werken, waar voor oorspronkelijk 500 miljoen werd toegekend en nu slechts 400 miljoen, maar ook in de projecten die door het ministerie zelf worden uitgevoerd en waarvoor slechts 395 miljoen werd uitgetrokken. Het gevolg hiervan is dat elk project van enige omvang onmogelijk wordt gemaakt.

De grootste belemmering — en dat weet de minister — voor de verdere ontplooiing van de haven van Gent is echter te vinden in de al te beperkte capaciteit van de sluis van Terneuzen. De minister heeft daar met kennis van zaken en zeer uitgebreid op geantwoord in de commissie. Dit heeft ons niet bevredigd, want het is niet alleen met kennis van zaken dat men een oplossing geeft indien de nodige middelen niet ter beschikking worden gesteld. Wij vragen daarom welke stappen de regering doet om deze specifieke toestand te verbeteren. Welke zijn vandaag de perspectieven voor de bouw van de nieuwe zeesluis en de uitvoering, al was het in zijn belangrijkste aspecten, van het plan-Anselin? Wat is gepland om op korte termijn de vaarweg op Gent te verbeteren?

Reeds vanaf 1986-1987 ontstaat nochtans voldoende budgettaire ruimte om nieuwe initiatieven te nemen voor de haven van Gent die het mogelijk moeten maken op de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen nieuwe dokken aan te leggen. Deze zijn, zoals u weet, van levensbelang voor de verdere ontwikkeling van de haven.

De minister heeft geantwoord dat alvorens een beslissing kan worden genomen, het project technisch en economisch voldoende moet worden bestudeerd. De vraag is natuurlijk wie die studie moet doen en wie ze moet goedkeuren en of zij reeds is aangevat. Met andere woorden, wanneer mag een beslissing worden verwacht? De minister zegt: te geleger tijd. Wij menen echter dat hier meer moet worden gepreciseerd.

Ook het kanaal Gent-Terneuzen op Belgisch grondgebied dient trouwens te worden gerenoveerd. De infrastructuur vertoont reeds duidelijke sporen van sleet, zodat het begeven van bepaalde oevers echt niet denkbeeldig is.

De vraag rijst of ook hier wel geregeld voldoende onderhoud gebeurt.

Wat de modernisering van de Leie tot Kortrijk betreft, en de wijze waarop dit moet gebeuren, bestaan verschillende visies. Duidelijk is de algemene consensus over een verruiming om een 1 350-tonscheepvaart mogelijk te maken. Openbare Werken wil echter een grootse verruiming die een ernstige — dat vrezen wij — weerslag zal hebben op de omgeving. Meer in het bijzonder zullen de hoge bruggen en hun opritten talrijke onteigeningen vergen en langdurige werken in de stad, en vele nadelige gevolgen voor de bewoners, het verkeer, de middenstanders enz., met zich brengen.

Het resultaat zou, indien men te hard van stapel loopt, ook wel eens nefast kunnen zijn voor de stedelijke omgeving. Nochtans zijn al deze ingrepen niet strikt noodzakelijk om de passage van 1 350-tonscheepen toe te laten. Ik denk aan Doornik waar de minister beslist heeft dat de huidige doorgang kan behouden blijven. De scheepvaart kan er mits enkele regels in acht te nemen op een gemakkelijke wijze varen. Voor Kortrijk echter wordt stevast geopteerd voor een «grote» verruiming. Waarom deze andere manier van aanpak bij deze twee projecten? Wat denkt de minister te doen om een aantasting van het stedelijk milieu in het Kortrijkse te vermijden? Kunnen geen beweegbare bruggen worden gebruikt?

In alle geval wens ik er een lans voor te breken opdat, vóór de werken te Kortrijk worden uitgevoerd, een akkoord wordt nagestreefd met alle instanties over het project ten einde de belangen van de bevolking en van de streek te vrijwaren. Daarbij moet er uiteraard zorg voor worden gedragen opdat de werken zo worden geprogrammeerd dat de uitvoeringsperiode voor het project tot het strikte minimum wordt beperkt.

Ook vraag ik de minister te onderzoeken of aan degenen die zouden worden getroffen door de werken — rechtstreeks of onrechtstreeks — een overeenkomstige schadevergoeding kan worden uitgeteerd. Wij hebben in de commissie niet de gelegenheid gehad hierbij te blijven stilstaan. Graag zou ik de bedoelingen van de minister ten aanzien van de realisering van dit belangrijk project kennen.

Dan nog een woordje over de herziening van de gewestplannen. Eén van de departementen die hierbij rechtstreeks betrokken is, is dit van Openbare Werken. Heeft de minister reeds voorzieningen getroffen om op een gefundeerde wijze de door hem gevraagde en/of gereserveerde

zodat deze projecten die ook voor de hele gemeenschap nuttig zijn, kunnen worden geselecteerd.

De minister zou vooraf een socio-economische motivatie moeten voorleggen die met de rendabiliteit, de werkgelegenheid en de financiële en onderhoudslasten moet rekening houden.

Anderzijds blijven wij van oordeel — en wij zijn niet de enigen — dat de gehele verkeers- en vervoersproblematiek onder één beleid moeten vallen, wat meteen de problemen inzake veiligheid, rendabiliteit, keuze van vervoer, milieuhinder, en zoveel andere gezamenlijke problemen, overzichtelijk zou maken, wat een efficiënter beleid tot gevolg kan hebben.

Zo is bijvoorbeeld, klaarheid gewenst in de besteding van de investeringskredieten.

Uit gespecialiseerde tijdschriften blijkt — en dit werd besproken in de commissie — dat het investeringsbudget in 1985 zou geblokkeerd worden op 90 pct. De minister wil voor 7 miljard gemeentelijke wegenwerken uitvoeren. Wat blijft er dan nog over van het voorgestelde fysieke programma?

Volgens geruchten zou de minister op interne werkvergaderingen met verantwoordelijken uit een aantal provincies gezegd hebben dat er nog zeer veel mogelijk is.

Voorziet de minister dan in een welbepaalde verdeling van de 7 miljard per provincie of per gewest? Gaan deze kredieten enkel op de post «wegen» worden genomen of op het geheel. Zoniet vrezen we dat er voor de rijkswegen in Vlaanderen niet veel meer zal overblijven.

Ook uit de post onderhoudskredieten blijkt maar nog eens dat we in een raar land leven. Overal langs de wegen ziet men borden: «onderhouden weg = veilige weg», en terecht trouwens.

Nochtans zien we de onderhoudskredieten voor de wegen nauwelijks geëvolueerd en laten de vooruitzichten van de begroting van het Wegenfonds 1985-1995 geen procentuele verhoging van de post onderhoud verwachten.

Nog altijd volgens gespecialiseerde tijdschriften zegt de directeur-generaal der wegen dat er 10 à 12 miljard onderhoudskredieten, dit wil zeggen het dubbele van de thans uitgetrokken, nodig zijn om niet in een catastrofe te belanden. De minister van Openbare Werken gaf trouwens zelf toe dat een substantiële verhoging van deze post nodig is. Hij verwees zelfs naar studies waarin wordt vastgesteld dat men voor een weg met een gemiddelde levensduur van 20 jaar een slijtage vaststelt van 40 pct. tijdens de eerste vijftien jaren. Tijdens de daaropvolgende drie jaren verdubbelt deze slijtage en in dat stadium kosten inderdaad de herstellingswerken minstens vijf keer zoveel. De meeste van onze autowegen zijn thans 15 à 20 jaar oud en toch schijnt de minister hieruit geen passende besluiten te kunnen trekken.

Er is ook veel gesproken over de noodzaak van een fietspadenplan. De wet op het Wegenfonds inzake de fietspaden is nog niet veel toegepast. De Minister zegt dat zeer weinig aanvragen hieromtrent gedaan worden door de gemeenten.

De vraag is echter of het niet aan het departement zelf is, het initiatief te nemen.

Mijnheer de minister, velen onder ons zijn voorstander — ik begeef mij hier op een delicaat terrein — van een globale havenpolitiek. Ongetwijfeld zullen wij in deze algemene bespreking diverse stemmen horen. Over de behoefte aan een evenwichtige globale havenpolitiek die rekening houdt met de plaatselijke noodwendigheden, zullen andere leden, ook van onze fractie, nog het woord voeren. Het zal u evenwel niet verwonderen dat ik, gezien mijn achtergrond, even wil blijven stilstaan bij de Gentse havenproblematiek. Deze is immers heel specifiek. Dat heeft u ook toegegeven, niet alleen in het onderhoud met Gentse parlementsleden waarvan hier reeds sprake was, maar ook tijdens de besprekingen in de commissie.

Ook voor het jaar 1984 heeft de haven van Gent een zeer goede beurt gemaakt. De investeringen die het Rijk hier doet zijn dan ook zeer rendabel gebleken en de feiten bewijzen het, zoals daarstraks nog werd gezegd. Uit alle gegevens blijkt inderdaad dat Gent veruit de snelst groeiende haven is geworden onder de havens van de «Hamburg-Le Havre-range». Deze spectaculaire vooruitgang heeft zich echter niet vertaald in wat wij ongetwijfeld kunnen noemen een rechtvaardige behandeling wat betreft de toewijzing van de kredieten aan de diverse havens, meer bepaald de haven van Gent.

Deze achteruitstelling — de heer Van Ooteghem heeft cijfers gegeven, ik zal dat niet doen — op de andere nationale havens zet zich in dit

ontwerp van beghroting door. Het is niet voldoende, mijnheer de minister, te verwijzen naar de gelijke vermindering — procentueel althans — van de uitgetrokken kredieten in het geval van de specifieke situatie die zich onder meer in de haven van Gent voordoet. Er dreigt een zeer ernstige vertraging te ontstaan niet alleen in de gesubsidieerde werken, waar voor oorspronkelijk 500 miljoen werd toegekend en nu slechts 400 miljoen, maar ook in de projecten die door het ministerie zelf worden uitgevoerd en waarvoor slechts 395 miljoen werd uitgetrokken. Het gevolg hiervan is dat elk project van enige omvang onmogelijk wordt gemaakt.

De grootste belemmering — en dat weet de minister — voor de verdere ontplooiing van de haven van Gent is echter te vinden in de al te beperkte capaciteit van de sluis van Terneuzen. De minister heeft daar met kennis van zaken en zeer uitgebreid op geantwoord in de commissie. Dit heeft ons niet bevredigd, want het is niet alleen met kennis van zaken dat men een oplossing geeft indien de nodige middelen niet ter beschikking worden gesteld. Wij vragen daarom welke stappen de regering doet om deze specifieke toestand te verbeteren. Welke zijn vandaag de perspectieven voor de bouw van de nieuwe zeesluis en de uitvoering, al was het in zijn belangrijkste aspecten, van het plan-Anselin? Wat is gepland om op korte termijn de vaarweg op Gent te verbeteren?

Reeds vanaf 1986-1987 ontstaat nochtans voldoende budgettaire ruimte om nieuwe initiatieven te nemen voor de haven van Gent die het mogelijk moeten maken op de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen nieuwe dokken aan te leggen. Deze zijn, zoals u weet, van levensbelang voor de verdere ontwikkeling van de haven.

De minister heeft geantwoord dat alvorens een beslissing kan worden genomen, het project technisch en economisch voldoende moet worden bestudeerd. De vraag is natuurlijk wie die studie moet doen en wie ze moet goedkeuren en of zij reeds is aangevat. Met andere woorden, wanneer mag een beslissing worden verwacht? De minister zegt: te gelegenere tijd. Wij menen echter dat hier meer moet worden gepreciseerd.

Ook het kanaal Gent-Terneuzen op Belgisch grondgebied dient trouwens te worden gerenoveerd. De infrastructuur vertoont reeds duidelijke sporen van sleet, zodat het begeven van bepaalde oevers echt niet denkbeeldig is.

De vraag rijst of ook hier wel geregeld voldoende onderhoud gebeurt.

Wat de modernisering van de Leie tot Kortrijk betreft, en de wijze waarop dit moet gebeuren, bestaan verschillende visies. Duidelijk is de algemene consensus over een verruiming om een 1 350-tonscheepvaart mogelijk te maken. Openbare Werken wil echter een grootse verruiming die een ernstige — dat vrezen wij — weerslag zal hebben op de omgeving. Meer in het bijzonder zullen de hoge bruggen en hun opritten talrijke onteigeningen vergen en langdurige werken in de stad, en vele nadelige gevolgen voor de bewoners, het verkeer, de middenstanders enz., met zich brengen.

Het resultaat zou, indien men te hard van stapel loopt, ook wel eens nefast kunnen zijn voor de stedelijke omgeving. Nochtans zijn al deze ingrepen niet strikt noodzakelijk om de passage van 1 350-tonscheepen toe te laten. Ik denk aan Doornik waar de minister beslist heeft dat de huidige doorgang kan behouden blijven. De scheepvaart kan er mits enkele regels in acht te nemen op een gemakkelijke wijze varen. Voor Kortrijk echter wordt stevast geopteerd voor een «grote» verruiming. Waarom deze andere manier van aanpak bij deze twee projecten? Wat denkt de minister te doen om een aantasting van het stedelijk milieu in het Kortrijkse te vermijden? Kunnen geen beweegbare bruggen worden gebruikt?

In alle geval wens ik er een lans voor te breken opdat, vóór de werken te Kortrijk worden uitgevoerd, een akkoord wordt nagestreefd met alle instanties over het project ten einde de belangen van de bevolking en van de streek te vrijwaren. Daarbij moet er uiteraard zorg voor worden gedragen opdat de werken zo worden geprogrammeerd dat de uitvoeringsperiode voor het project tot het strikte minimum wordt beperkt.

Ook vraag ik de minister te onderzoeken of aan degenen die zouden worden getroffen door de werken — rechtstreeks of onrechtstreeks — een overeenkomstige schadevergoeding kan worden uitgekeerd. Wij hebben in de commissie niet de gelegenheid gehad hierbij te blijven stilstaan. Graag zou ik de bedoelingen van de minister ten aanzien van de realisering van dit belangrijk project kennen.

Dan nog een woordje over de herziening van de gewestplannen. Eén van de departementen die hierbij rechtstreeks betrokken is, is dit van Openbare Werken. Heeft de minister reeds voorzieningen getroffen om op een gefundeerde wijze de door hem gevraagde en/of gereserveerde

potentielle wegen te verantwoorden? Op welke basis zal hij zijn voorstellen ter zake doen? De betrokken wegen zullen alleszins op de verschillende aangrenzende gewestplannen op elkaar dienen aan te sluiten, wat thans blijkbaar, voor zover de gegevens bekend zijn, niet het geval is.

Een oplossing voor de oververzadiging van de wegen, vooral bij het binnenkomen van de agglomeraties en binnen de agglomeraties zelf, ligt in het aanleggen van overstapparkings aan de rand van de steden. Op de huidige gewestplannen is hiervoor niets gepland. Zal de minister ook voorstellen in die zin formuleren?

Mijnheer de Voorzitter, ik besluit.

In onze visie — en ik kom terug op mijn eerste thema — moet op het wegen- en verkeersbeleid de voorrang worden gegeven aan de bevordering van het zogenaamde langzaam verkeer, het openbaar gemeenschappelijk vervoer en de geïntegreerde vormen van personenvervoer, met aandacht voor de minder-validen.

In die zin moeten voet-, wandel- en fietspaden worden uitgebreid en verbeterd, en moeten ze vooral gebruikersvriendelijke en veilig worden gemaakt. Trouwens, ook de rapporteur heeft daar met nadruk op gewezen.

De moordende concurrentie die wij in de voorbije tientallen jaren hebben gekend tussen de verschillende vormen van transport werd al te vaak in de hand gewerkt door zeer dure investeringen in grootse infrastructuren, waaraan nu blijkbaar eindelijk een einde kan worden gemaakt.

Mijnheer de minister, de tijd van groei is nu al enkele jaren voorbij. We moeten nu eerder werk maken van een meerjarenplan inzake langzaam verkeer. Investeren in veiligheid en rationeel energiebeleid is besparen voor de toekomst. Het is natuurlijk ook gebonden aan een maatschappijvisie, een keuze voor de wereld waarin we morgen willen leven. Voor ons is die keuze allang gemaakt: het maatschappelijk nut, de tewerkstelling en de weerslag op het leefmilieu zijn bepalend voor die keuze. *(Applaus op de socialistische banken.)*

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

M. Vercaigne. — Monsieur le Président, je crois, comme d'autres intervenants, que le rapport de M. de Seranno est un bon outil pour comprendre et apprécier la politique poursuivie par votre département.

Comme les crédits budgétaires ont une importance déterminante pour le volume de l'emploi dans le secteur des travaux publics, on peut s'interroger pour l'avenir car certains tableaux contenus dans le rapport indiquent clairement la diminution bien réelle des moyens qui seront affectés, dans le futur, à la réalisation de grands travaux.

On peut dès lors s'interroger aussi sur la nécessité de maintenir un ministère séparé de celui des Communications. Il est, en effet, grand temps de confier tout ce qui concerne les transports et communications à un seul ministre responsable, de telle sorte que les options qui sont à prendre puissent l'être en ayant en vue la totalité des moyens disponibles pour assurer, en Belgique, une politique cohérente et répondant aux souhaits exprimés par nos populations.

Au moment où les grands travaux sont en voie d'achèvement, au moment, aussi, où l'on affirme, une fois de plus, qu'il convient de donner la priorité aux transports en commun, il faut avoir une vision claire sur la totalité des moyens disponibles en vue de dégager les priorités qu'il faut rencontrer en premier lieu. Cette suggestion ne peut se réaliser maintenant, mais il est temps d'y réfléchir en vue de la formation du prochain gouvernement.

Ceci dit, je vais émettre quelques remarques et critiques à l'égard de certains choix et réalisations ou absences de réalisations.

Une remarque à propos du rythme des engagements. Il a fallu attendre bien longtemps pour que la totalité des crédits disponibles soit réellement engagée. A l'époque, les professionnels du secteur se sont alarmés de cette lenteur qui, malgré les explications contenues dans le rapport, me semblait calculée.

Monsieur le ministre, le service du Plan vert répond à une nécessité toujours plus évidente au moment où de plus en plus de gens s'interrogent sur la qualité de notre environnement et au moment, aussi, où la plupart des communes sont contraintes de revoir leurs plans d'aménagement à la baisse, parce que les moyens disponibles font cruellement défaut. Dans une région comme la mienne, héritière d'une exploitation sauvage du

sol et du sous-sol, les aides que ce service offre aux communes sont très appréciées et il faudrait, à mon sens, pouvoir les augmenter, notamment du fait qu'on procède à présent à l'exploitation en grand d'un certain nombre de terrils pour en retirer une énergie non négligeable. Les terrains ainsi mis à nu devraient pouvoir bénéficier des aides du Plan vert, ne fût-ce que pour masquer par un écran de verdure les traces d'une exploitation anarchique de nos richesses passées.

En ce qui concerne les grands travaux hydrauliques, je crains que certaines réalisations ne viennent trop tard. Je pense, en particulier, au rattrapage de la chute de Thieu et à l'installation d'ascenseurs pour bateaux sur le canal du Centre. Selon nous, comme à Ronquières, ces investissements viennent trop tard, je le répète. Ils ne serviront, au mieux, qu'à faire connaître notre savoir-faire à l'étranger, ce qui est important, et, ce qui l'est moins, ils serviront d'attraction touristique. Des investissements aussi considérables ne peuvent avoir comme motivation réelle le passage de bateaux-mouches.

Il en va de même pour l'élargissement projeté du canal Mons-Condé à partir de 1987. Comme beaucoup d'autres, je m'interroge. Est-ce encore utile? Le Borinage est devenu un désert économique. Le flux de la batellerie est actuellement très faible sur ce canal. Son élargissement devrait permettre le passage de péniches de 1 350 tonnes. Je ne crois pas que le doublement de capacité ramènera des entreprises chez nous. Comme les moyens financiers sont de plus en plus rares, il convient de bien peser le pour et le contre.

De heer R. Maes. — Zeer juist!

M. Vercaigne. — Monsieur le ministre, la crise énergétique et le retour à la nature incitent de plus en plus de personnes à recourir à la bicyclette pour se déplacer, tant pour les loisirs que pour les petits déplacements professionnels. Or la Wallonie est largement déficitaire en pistes cyclables. Que comptez-vous faire pour résorber notre important retard? Dans ma région, une multitude de clubs cyclotouristes voient le jour. Ils ne disposent pas d'infrastructures leur assurant un maximum de sécurité lors de leurs randonnées.

Par ailleurs, il faudrait de vraies pistes cyclables, bien séparées des voies carrossables destinées au charroi automobile. En cette matière, nous sommes loin du compte! En outre, nous tournons dans un cercle vicieux. Les Wallons utilisent, semble-t-il, moins le vélo car ils ont beaucoup moins de pistes offrant des garanties suffisantes de sécurité et ils ont moins de pistes car ils utilisent moins le vélo pour leurs déplacements individuels. Ne pouvez-vous imposer aux communes et provinces l'obligation de prévoir des pistes sûres et suffisamment nombreuses lors des aménagements routiers qu'elles projettent?

Certains se sont émus, dans le passé, du fait que nos autoroutes restaient éclairées la nuit malgré la faiblesse du trafic. Je crois qu'ils avaient tort car, outre la sécurité accrue qu'offre une route éclairée, il faut tenir compte de l'effet dissuasif d'un bon éclairage sur la criminalité. Un maire d'une petite ville française me déclarait dernièrement que, depuis qu'il avait investi dans l'éclairage de sa ville, la petite délinquance avait diminué des deux tiers.

Puisque j'en suis à aborder le problème des routes et autoroutes, je voudrais stigmatiser la légèreté de ceux qui ont procédé aux études de faisabilité du ring ouest de Mons. Chacun sait au Borinage que l'ancienne commune de Cuesmes est truffée de galeries, tant de charbonnages que de crayères. Le site de la Malogne est célèbre à cet égard. Voilà des investissements très importants qui risquent d'être stérilisés pour longtemps. En effet, des effondrements se sont produits. Quelles sont les chances d'une réouverture prochaine du tronçon d'autoroute fermé maintenant depuis plus d'un mois?

Je crois que cet incident grave devrait vous faire abandonner l'idée de réaliser le ring complet autour de Mons. Déjà le viaduc d'Havré avait été très mal reçu par les riverains et voici que la seconde branche du ring est inutilisable à cause de fautes professionnelles de certains membres de votre département. Une enquête est-elle en cours en vue de déterminer les responsabilités dans ce désastre?

Autre problème, plus « clochermerlesque » celui-là. La route express Pecq-Armentières se termine à Rekkem quelque part dans les champs de betteraves. Les objections épidermiques de certains amis flamands ne peuvent s'éterniser. Vous devez avoir les moyens de faire comprendre que ce petit jeu a suffisamment duré, comme a assez duré la mesure

mesquine de rétorsion prise par le bourgmestre de Mouscron qui pratique une bien désagréable surenchère. Après le drame du Heysel où l'on a vu un ministre de l'Intérieur et un bourgmestre ridiculiser notre pays par un refus de tirer les conséquences logiques d'une incurie grave, voilà que des gamineries stupides, de chaque côté de la frontière linguistique, empêchent l'achèvement de routes pour lesquelles des centaines de millions ont déjà été investis.

M. R. Maes. — Dat was de fout!

M. Vercaigne. — Comme la responsabilité se perd dans notre pays, j'espère, monsieur le ministre, que vous serez celui qui arrivera à lever les obstacles artificiels dressés par des politiciens de patronage. Le donnant-donnant fait partie de nos mœurs politiques. Si un accord ne peut être obtenu rapidement, il faudra bien faire sentir aux uns et aux autres que la rigolade est terminée et que ceux qui se rendent coupables de telles gamineries n'auront plus le moindre centime de crédit à l'avenir, pour quelque motif que ce soit.

Monsieur le ministre, la Thudinie est en ébullition parce qu'il est question d'y construire dès 1986 une route rapide n° 744, d'Anderlues à Erquennes, destinée, selon les études, à acheminer un trafic bien faible vers Reims, le bassin parisien et Lyon. Les communes rurales qui risquent d'être saccagées, si ce projet se concrétise, sont unanimement opposées à ce bétonnage grandiose de régions agricoles et forestières paisibles. A l'appui de leurs objections, elles formulent, entre autres, que les entités rurales traversées ne sont pas équipées pour recevoir les nuisances d'un tel trafic. La police y est réduite au minimum et elles ne disposent ni d'un service d'incendie, ni d'un service de Croix-Rouge.

Au moment où, enfin, débutent les travaux de construction de la gare autoroutière du Centre, ce projet risque de faire dévier, par cette route, une partie du charroi de l'Allemagne vers Paris, rendant ainsi inutiles les investissements en cours à Houdeng.

L'investissement projeté ne sera pas loin d'atteindre les dix milliards, soit plus de deux cents millions par kilomètre, ce qui est pur gaspillage, car le mastodonte projeté n'est pas nécessaire.

La destruction du paysage, des bois, sur une longueur de près de quinze kilomètres et une largeur de soixante mètres, va bouleverser toute cette zone paisible composée des bois dits Chêne Houdiez, Pincemaille et d'Howis, et des exploitations agricoles seront mises en faillite. C'est dans ces bois que se situent d'importantes sources alimentant en eau les régions du Centre et même du Borinage. J'ai dans ma serviette les statuts d'un organisme de défense, le Cran, probablement bien connu de vos services et qui a publié une intéressante étude à ce propos; je vous invite à tenir compte de ces remarques.

Après Maubeuge et jusqu'à Reims, la France s'est contentée d'effectuer une nouvelle mise en ordre de la voirie existante avec trois voies au sommet des petites crêtes, ce qui devrait durer au moins vingt ans. Il ne semble donc pas être question, dans l'immédiat, d'une route rapide entre Maubeuge et Reims.

Soucieux de prendre en compte les bons arguments développés par une partie de la population concernée, je vous propose de ne pas effectuer les travaux contestés et de les remplacer par une simple amélioration de la route nationale n° 55 entre Saint-Vaast et Erquennes.

La route nationale n° 55, d'Alost à Erquennes, a été nettement améliorée jusqu'au Roeulx et ce n'est que dans la région binchoise que des travaux indispensables, soit environ sept kilomètres et demi de route nouvelle et des échangeurs, devraient être menés avec un minimum d'expropriation. Cette mise à gabarit supérieur coûterait moins de 80 millions le kilomètre. C'est la solution des communes d'Estinnes et de Merbes-le-Château; c'est celle qui me paraît de bon sens.

Les autres solutions avancées et qui concernent trois itinéraires différents suscitent la colère et l'opposition de tous, les uns s'opposant aux autres. Pour être clair, la solution du député européen Daniel Ducarme est rejetée par les socialistes de Thudinie et inversement.

Notre solution, à savoir améliorer le gabarit de la nationale 55 et construire sept kilomètres et demi de route nouvelle avec échangeurs, serait la moins mauvaise et susciterait le moins d'oppositions tout en préservant les bois et exploitations agricoles, l'écologie, l'eau et les chances de la gare autoroutière du Centre, dont voilà quinze ans qu'on parle et dont voici qu'enfin on commence timidement les travaux.

Monsieur le ministre, je voudrais terminer ma brève intervention par où j'ai commencé : l'avenir de votre ministère.

En gros, nous pouvons dire que, pour 1990, tous les grands programmes de travaux seront achevés. Que ce soit en matière d'autoroutes, d'infrastructures portuaires, de voies hydrauliques. On a, dans ce pays, si souvent affirmé que les transports en commun devaient bénéficier d'une certaine priorité qu'il est grand temps de mettre cette bonne résolution en pratique. C'est pourquoi je plaide pour que tout ce qui concerne les communications soit placé sous la même autorité. Un grand ministère des Transports et des Communications pourrait, enfin, réaliser les arbitrages nécessaires.

C'est, je l'ai dit, un des objectifs pour le prochain gouvernement. Encore faudrait-il que cette idée reçoive des appuis. Puis-je connaître votre avis à ce propos?

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

M. Bonmariage. — Monsieur le Président, le volume des investissements prévus en 1985 était en augmentation de 9 p.c. par rapport à l'année précédente. Cette année encore, le budget des Travaux publics permettra des investissements d'une valeur de plus de 50 milliards, malgré la mesure conjoncturelle prise récemment par le gouvernement et limitant à 90 p.c. l'exécution du programme d'investissement, le département des Travaux publics restant ainsi le plus grand investisseur du gouvernement.

La marge de manœuvre n'en est pas pour autant très large : d'une part, le déficit des finances publiques oblige chacun des membres du gouvernement à consentir d'importants efforts d'économie et d'efficacité; d'autre part, d'aucuns attendent encore de la part des pouvoirs publics une intervention croissante notamment en matière d'équipement et ce en même temps que d'autres critiquent les activités ressortissant aux Travaux publics et remettent en cause l'opportunité de certains ouvrages. Ces derniers sont toutefois minoritaires et je suis heureux d'apprendre qu'un récent sondage d'opinion révèle que la majorité des personnes interrogées est largement satisfaite de notre réseau routier.

Elles souhaitent qu'il conserve son haut niveau de service pour des raisons de sécurité et d'intérêt économique général. Ce sont sans doute ces encouragements et les contraintes financières auxquelles vous êtes confronté qui vous ont amené, monsieur le ministre, à définir les principes d'une nouvelle doctrine en matière de travaux publics. Cette dernière prouve votre réalisme et vos facultés d'adaptation à l'ère du temps.

Les a priori dogmatiques qui opposaient autrefois économie du marché et interventions publiques sont dépassés. Il est à présent prouvé qu'une « intervention publique d'inspiration libérale » est possible et souhaitable. Ainsi donc, les gestionnaires modernes, qu'ils appartiennent à un régime socialiste ou non, prônent la coexistence des deux principes suivants : l'allègement du domaine d'intervention de la puissance publique et une restauration systématique, dès qu'elle est possible, des intérêts privés comme catalyseur des actions visant à l'intérêt général.

Vous avez, monsieur le ministre, pris plusieurs initiatives qui vont dans ce sens lorsque vous prônez des formules de location-financement ou leasing. A l'avenir, certains travaux publics pourront être réalisés grâce à l'aide de fonds privés. Notons d'ailleurs que la participation du secteur privé au financement des infrastructures publiques est, par ailleurs, l'une des recommandations du congrès d'Athènes de la Fédération internationale des entreprises de construction.

Cette nouvelle conception d'une intervention publique implique des procédures plus souples. A cet égard, j'ai la conviction, monsieur le ministre, que vous avez également été un promoteur. Je songe, par exemple, au difficile problème du renflouage du *Mont-Louis*. C'est une association momentanée d'entreprises spécialisées, constituée autour de la seule firme belge possédant une agrégation générale en matière d'enlèvement d'épaves qui recevra, en vertu d'un contrat, la mission de dégager les restes de l'épave. Les sommes nécessaires, environ 300 millions de francs, seront imputées au budget des voies hydrauliques de votre département.

Chaque dépense doit aujourd'hui être évaluée et ses effets contrôlés. Ce contrôle et cette évaluation, vous les effectuez. C'est ainsi, par exemple, que vous avez commandé des études, notamment cette fameuse étude coûts-bénéfices dont le Parlement a débattu longuement à chaque fois que le budget des Travaux publics était à l'ordre du jour, et celle devant examiner la rentabilité de l'éclairage de notre réseau routier. Il s'avère, après examen, que les économies réalisées en limitant l'éclairage nocturne des autoroutes et grand-routes entraînent des coûts directs et indirects au regard du grand nombre d'accidents dus au non-éclairage. C'est pourquoi vous avez décidé de moduler l'éclairage en fonction des

conditions réelles de trafic, de tenir compte de la situation météorologique de jour comme de nuit et du nombre de véhicules empruntant un tronçon déterminé.

Vos orientations sont claires. Efforts de sobriété et, en conséquence, priorité accordée à l'achèvement des grands projets. En tant que sénateur de l'arrondissement de Liège, je pense particulièrement aux jonctions E5 et E9, Guillemins via colline de Cointe-Chênee et, dans un avenir rapproché, Beaufays-Cerexhe-Heuseux, ainsi qu'à l'achèvement de certains équipements autoroutiers, tels que régies autoroutières et restoroutes qui, je pense, ne vous laissent pas indifférent.

Je songe aussi à l'entretien des équipements en place, qu'il s'agisse de bâtiments, de routes ou de voies hydrauliques. Votre politique s'inspire de trois valeurs sûres : sécurité, qualité de la vie, emploi.

Sécurité et qualité de vie d'abord.

Vous continuerez à procéder à des investissements destinés à éviter les inondations tant des cours d'eau navigables que de rivières comme l'Ourthe ou la Semois.

Les voies routières secondaires seront en réfection et pour le confort des personnes âgées, des piétons, des enfants, les trottoirs seront aménagés. Enfin, les habitants de nos villages ne sont pas oubliés puisque votre département veut déposer un projet de loi qui tend à l'autoriser à effectuer des travaux pour le compte des communes avec l'accord des exécutifs régionaux, en matière d'égouts par exemple. Cette application récente des principes de subsidiarité et de complémentarité entre les différents niveaux de pouvoirs politiques montre votre souci d'offrir aux citoyens de ce pays la qualité de vie et celui de répondre aux besoins réels de la population, celui d'offrir l'infrastructure moderne utile à la vie économique et sociale sur le plan national comme sur le plan local.

Dans cette optique, diverses mesures législatives me paraissent tout à fait opportunes : je songe, par exemple, à celles qui traduisent la volonté d'indemniser des commerçants victimes de grands travaux et à celles permettant la réparation de certains dommages causés tant à des biens privés qu'à des biens du domaine public, par des calamités naturelles.

Ensuite, en ce qui concerne l'emploi : la priorité accordée aux travaux d'entretien ainsi que celle accordée aux travaux de réfection et de modernisation des voiries communales et provinciales auront certes des conséquences heureuses sur le volume de l'emploi. Il en sera surtout ainsi si l'on garde à l'esprit le fait que l'entretien ne se réduit pas à des opérations courantes. La remise en état du réseau routier a, en outre, l'avantage de préserver le patrimoine existant et d'éviter, à terme, des frais insupportables dus aux dégradations.

Qu'il me soit permis de bien préciser ici qu'il n'y a pas lieu de confondre frais d'entretien et frais de fonctionnement. Les premiers impliquent investissements, emplois nouveaux, rentabilisation des équipements existants. Les seconds ont le désavantage énorme d'empêcher toute sélectivité, d'accroître la bureaucratie et d'organiser certaines formes d'automatismes dans le report des sommes à dépenser.

Je regrette cependant que votre intervention ne soit pas mieux concrétisée sur le plan des crédits budgétaires d'entretien qui m'apparaissent ne pas être à la hauteur de vos ambitions. Je pense même, à cet égard, que vous devriez proposer un glissement plus important vers ce secteur, éventuellement aux dépens de crédits d'investissement moins prioritaires.

La rénovation des bâtiments publics remise à l'ordre du jour crée plus de postes de travail que ne le fait la construction de kilomètres de béton des routes et autoroutes, bien que le pays puisse être heureux du réseau dont il dispose, c'est vrai.

En cette matière il faudra également faire des choix, car il semble que la richesse architecturale de notre pays est telle qu'on ne peut rêver de pouvoir réaliser tous les travaux de restauration en quelques années.

Cette nouvelle orientation prouve toutefois qu'il existe encore des pistes propres à mettre un pourcentage relativement élevé de personnes au travail, mais que notre système économique n'en a pas encore tenu compte.

Les mesures prises en vue de contrer l'activité frauduleuse des négriers ne peuvent être oubliées, car ces gens faussent les marchés et s'enrichissent malhonnêtement sur le compte de leurs ouvriers et de l'Etat.

Au chapitre de l'emploi encore, j'aimerais parler de la promotion des entreprises de la construction et du know-how belges à l'étranger grâce, entre autres, à l'ASBL Belcotec qui démontre là-bas notre compétence et notre dynamisme.

Je sais, monsieur le ministre, que vous pourriez répondre à ce que je vais dire : « Ce n'est pas de ma compétence », mais je voudrais néanmoins

attirer votre attention, en tant que membre du gouvernement sur la mesure malheureuse qui consiste à augmenter en 1986 le taux de la TVA, dans le secteur de la construction.

Votre département est devenu le dernier soutien structurel dans le domaine des investissements publics, mais il n'est pas à même, cependant, de compenser l'énorme chute des investissements privés. C'est pourquoi j'estime que le maintien du taux de TVA à 6 p.c. est une des mesures susceptibles d'occuper des entreprises méritantes, mais paralysées faute d'offres substantielles.

La cohérence de votre action, le pragmatisme de vos réalisations, les objectifs réalistes que vous poursuivez prouvent que les travaux publics sont dans les mains de gestionnaires modernes. S'il ne s'agit pas, en effet, de préconiser le désengagement massif et brutal de l'Etat, ce qui serait tout à fait irréaliste dans une société où il a pris une place d'importance, il n'en est pas moins urgent de repenser l'intervention publique et de gagner en efficacité. C'est le programme que vous suivez. C'est pourquoi mon groupe votera, monsieur le ministre, votre budget. (*Applaudissement sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer Claeys. — Mijnheer de Voorzitter, onlangs lasen wij in een krant het volgende bericht: « De drie zustersteden, Brugge, Gent en Antwerpen, hebben hun gezamenlijke toeristische folder vernieuwd. Bij die gelegenheid presenteerden ze zich als de drie Vlaamse kunststeden. »

Graag zouden wij hetzelfde willen lezen over de havens van de drie zustersteden. Dit zal echter nog niet voor morgen zijn, aangezien het departement van Openbare Werken de eenzijdige en onverantwoorde politiek ten gunste van één haven ook voor 1985 verder zet.

Wij hebben nooit de roeping van Zeebrugge als een open bijhaven in zee betwist. De natuurlijke trafiek van deze haven bestaat immers onder meer uit containervervoer van en naar Groot-Brittannië en de rest van de wereld, maar zij heeft geen behoefte aan een binnenhaven; ten bewijze: North Sea Ferries was achter de vroegere sluis gevestigd, maar heeft zich nu vóór de nieuwe sluis geïnstalleerd. De tactiek is eenvoudig. Eerst kwam er een nieuwe sluis die niet nodig was. Dan werden en worden achter die sluis alsmáar diepere dokken gegraven en om deze te ontsluiten, wil men nu ook een Noorderkanaal landinwaarts om van Gent een achterhaven van Zeebrugge te maken. En waar zal dit kanaal op aansluiten? Op de Leie of op de ringvaart, tot Zelzate of tot in Zomergem? Heeft men daarover reeds een waterhuishoudstudie gemaakt voor het Schelde- en Leiegebied met inbegrip van de Westvlaamse kanalen?

Om dit nefaste beleid verder te zetten, investeert Openbare Werken maar steeds meer miljarden in Zeebrugge. Over de periode 1970-1983 — dus niet alleen onder deze regering, maar ook onder de vorige regeringen — bedroegen de rijksinvesteringen en subsidies, uitgezonderd de maritieme toegangswegen, in totaal 95,7 miljard. Dat betekent voor Antwerpen 29,8 miljard of 31,1 pct. van het totaal, voor Gent 6 miljard of 6,3 pct. van het totaal en voor Zeebrugge 59,9 miljard of 62,6 pct. van het totaal.

Vergelijken wij dit nu met de totale maritieme trafiek in 1984, dan nam Antwerpen 70 pct. voor zijn rekening, Gent 20,6 pct. en Zeebrugge 9,4 pct. Zeebrugge heeft gedurende de voorbije veertien jaren 60 miljard binnengerijfd voor 10 pct. van de maritieme trafieken.

Daarbij wordt in de officiële vooruitzichten van de trafieken systematisch geen gewag gemaakt van Gent, alhoewel die haven na Rotterdam en Antwerpen is uitgegroeid tot de derde Benelux-haven. De vooruitzichten voor 1985 zijn opnieuw bemoedigend. Nadat in 1984 een historisch record werd genoteerd met 16,5 miljoen ton, zet de stijgende trend zich ook in 1985 voort. In totaal werd gedurende de eerste drie maanden van dit jaar 6 453 525 ton verhandeld. Dit betekent een stijging van 14,1 pct. ten opzichte van 1984. Vooral opmerkelijk is de stijging bij de afvoer: met 1 302 794 ton werd 39,7 pct. meer afgevoerd dan in dezelfde periode 1984.

Nadat in 1984 het aantal aangekomen zeeschepen met 27,4 pct. was gestegen ten opzichte van 1983, is er opnieuw een stijging waar te nemen in de eerste drie maanden van dit jaar. In totaal werden 1 153 aankomsten genoteerd of een stijging van 8,4 pct. De bruto-registertonnemaat bedroeg 5 349 240 ton of een stijging van 11,5 pct.

Een en ander brengt mede dat in een zeer nabije toekomst zal moeten worden uitgekeken naar een aantal nieuwe werken die in het kader van de haven van Gent zullen moeten plaatshebben en niet alleen dat er iets zal moeten gebeuren met de sluis van Terneuzen, die bijna haar maximumcapaciteit heeft bereikt wat het schutten van schepen aangaat.

Inzake de nieuwe zeeluis te Terneuzen staat men nog niet verder dan een studie, die de zaak onder technisch oogpunt belicht, en dit wat de hoofdprincipes betreft.

Zowel op dit gebied als inzake de verbetering van de toegankelijkheid van de Westerschelde, eveneens van uitzonderlijk belang voor Antwerpen, stellen wij geen opmerkelijke vooruitgang vast. De regering dient krachtadiger tussen te komen bij de Nederlandse regering.

Meer aandacht zal eveneens dienen te worden besteed aan de ontsluiting van de linkeroever van het zeekanaal, omdat de rechteroever volgt is en een aantal bedrijven nog altijd naar uitbreiding zoeken. De kaaien in de Gentse haven liggen vrijwel constant vol met schepen en de reserveruimte is intussen erg klein geworden. Alleen de noordzijde van het Rodenhuisdok en de zuidkant van het petroleumdok kunnen als dusdanig nog worden aangewend, indien het ministerie van Openbare Werken de nodige kredieten ter beschikking stelt, want nieuw maatregelen zijn dringend. Maar dit blijkt voor 1985 onvoldoende het geval te zijn. De spectaculaire vooruitgang heeft zich niet vertaald in een rechtvaardige behandeling wat betreft de toewijzing van kredieten aan de Gentse haven voor 1985.

Voor de havens, infrastructuurwerken en toegangswegen ontvangt Antwerpen in totaal 3,635 miljard, Gent 795 miljoen en Zeebrugge 7,310 miljard.

Gent wordt, mijnheer de minister, door uw departement als een kind van de tweede moeder behandeld. Deze trend van discriminatie tegenover de havens van Antwerpen en Zeebrugge is voor ons onaanvaardbaar. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

M. Péciaux. — Monsieur le Président, mon intervention sera relativement brève. Je voudrais simplement apporter une réflexion à propos de la nationale 744 et constater avec notre collègue M. Vercaigne, que les thèses du député européen PRL de Thuin sont effectivement opposées à celles des socialistes du même arrondissement. Les socialistes refusent le tracé nord.

Depuis plus de vingt ans, l'arrondissement de Thuin et, en particulier la zone comprise entre Erquelines et Anderlues-Mont-Sainte-Geneviève, sont bousculés par les avant-projets et projets de construction routière.

Le trafic routier français, dont celui issu de la région de Paris, le trafic routier allemand, issu de la région de la Ruhr, devraient, selon les accords internationaux souvent rappelés, transiter par l'hypothétique nationale 744.

Le tracé nord a été rejeté par le conseil communal de la ville de Binche. Le comité régional d'aide à la nature — Cran — a traduit publiquement son émotion et son inquiétude et rappelle sa ferme opposition à tout tracé nord qui serait destructeur de l'environnement de qualité exceptionnelle.

Quant au tracé sud, je rappelle qu'un comité de défense de la haute Sambre s'est constituée.

Le tracé central transite par Merbes-le-Château et Mont-Sainte-Geneviève.

M. Wathelet, ministre régional wallon, a été interrogé à diverses reprises à propos du tracé de la nationale 744. Il relève, en effet, de l'aménagement du territoire placé sous sa compétence.

M. le ministre Wathelet a déclaré le 3 avril 1984, en réponse à une interpellation du député Burgeon au Conseil régional wallon: « Je ne peux encore rassurer personne dans la mesure où aucune décision n'est prise. » Voilà une déclaration on ne peut plus laconique.

Des habitants de la région, réunis ce vendredi 31 mai, ont manifesté leur inquiétude et ont, à juste titre, demandé à leurs parlementaires de répondre à quelques questions prioritaires.

C'est pourquoi, en ce début juin 1985, et à l'occasion de l'examen de votre budget 1985, je vous demande, monsieur le ministre, de m'indiquer si votre département a programmé la réalisation et le financement d'une nationale 744?

Si des crédits ont été prévus, pouvez-vous m'indiquer le plan de réalisation, les dispositions administratives prises par vos services et le tracé exact de la nationale 744?

Si la nationale 744 n'est pas programmée, pouvez-vous faire état de votre point de vue de ministre des Travaux publics sur l'opportunité actuelle de son tracé?

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

De heer Van In. — Mijnheer de Voorzitter, ik zal zo vrij zijn enkele kleine, maar niet-onbelangrijke punten die betrekking hebben op de materie van de begroting van Openbare Werken, aan te raken. Het zijn uiteraard punten die mij na aan het hart liggen. Ik hoop gelijkaardige gevoelens te kunnen terugvinden niet alleen bij de leden van de Senaat, maar ook en in eerste instantie zelfs bij de uitvoerende macht, die hier vertegenwoordigd is door de minister van Openbare Werken.

Mijn eerste bekommerning geldt het gebouwenprogramma. Wij hebben vastgesteld dat er de jongste jaren inspanningen werden gedaan om een aantal staatsdiensten te centraliseren, niet alleen in wat op het ogenblik nog de hoofdstad is, maar ook in diverse plaatsen te lande. Wij kunnen nu ettelijke voorbeelden naar voor brengen waaruit blijkt dat het samenbrengen van een aantal diensten in een zelfde gebouw tot misereabele situaties heeft geleid, hoe verdienstelijk het opzet ook is. In eerste instantie is dit te wijten aan het feit dat het opzet eigenlijk niet is kunnen worden verwezenlijkt. *Post factum* heeft men dikwijls moeten vaststellen dat men er niet in geslaagd is diensten of onderdelen van de administratie die een zelfde draagwijdte hebben ten opzichte van de burgers, in hetzelfde gebouw te huisvesten.

Men heeft wel financiële inspanningen gedaan om nieuwe gebouwen op te richten, maar in plaats van te kunnen overgaan tot het afschrijven van de oude gebouwen of het niet meer in huur nemen van sommige gebouwen, gaat de huur van supplementaire ruimten verder en dit ten nadele van de Schatkist en de burger. Omdat de diensten verspreid zijn, ontstaan er dan ook vaak wantoestanden. Ik kan hiervan ettelijke voorbeelden geven, onder meer bij het ministerie van Financiën, dat inspanningen heeft gedaan om de centralisatie te bewerken, maar ook bij andere departementen.

Ik hoop dat men op het einde van de legislatuur de moed zal hebben om terug te blikken en een inventaris te maken en ook om fout te bekennen, wanneer blijkt dat men te kort is geschoten en de oorspronkelijke verwachtingen niet zijn verwezenlijkt.

Mijn tweede bedenking heeft betrekking op de situatie van de « zachte weggebruikers », namelijk fietsers en voetgangers. Die zachte weggebruiker was gedurende lange tijd in de verdrukking geraakt, maar de jongste jaren heeft men gelukkig een inspanning gedaan om dat te veranderen. Nu blijkt echter dat deze inspanningen op een zeer disparate manier gebeuren. De coördinatie tussen de verschillende instanties die voor deze aangelegenheid bevoegd zijn, is zoek. Wanneer wij het geheel van de begroting van Openbare Werken bekijken, stellen wij vast dat onze bekommerning voor de zachte weggebruikers niet in klinkende munt werd omgezet. Ik ga ermee akkoord dat een deel van deze inspanningen niet meer terug te vinden is in de begroting van Openbare Werken en dat bijvoorbeeld ook de provinciale diensten en de gemeentelijke diensten ter zake een inspanning moeten doen. Zulks neemt echter niet weg dat er ergens een instantie moet zijn die voor de coördinatie en de efficiëntie van de inspanningen moet zorgen. Om het cru te zeggen, het volstaat niet aan de kant van de weg symbolisch een fietspad af te tekenen. Daarmee heeft men zijn plicht ten aanzien van de zwakke weggebruiker niet gedaan. Nu deze vorm van verkeer opnieuw enige belangstelling heeft gekregen, verdient het fietspadenplan een andere benadering.

Een derde beschouwing heeft betrekking op de overdracht van wegen. Deze overdracht werd reeds aangekondigd door de vorige regering en wordt door deze regering verder gezet. De minister van Openbare Werken schijnt ter zake inderdaad goede bedoelingen te hebben. Dit plan heeft tot doel in de mate van het mogelijke staatswegen die steden doorkruisen over te dragen aan de betrokken gemeenten. Ook hier rijst dezelfde bekommerning als bij het fietspadenplan. Een dergelijke operatie mag echter niet worden uitgevoerd naargelang van de inzichten van het moment. Ook hier moeten prioriteiten worden vastgelegd. De inspanningen van Openbare Werken, enerzijds, en van provincies en gemeentelijke diensten, anderzijds, moeten erop gericht zijn deze overdracht van wegen en vooral de herinrichting ervan op de beste en de goedkoopste manier te laten gebeuren. Het is een goed uitgangspunt dat de Staat slechts tot overdracht beslist na modernisering of na het in goede staat brengen van de weg. U zult begrijpen dat dergelijke overdracht in een agglomeratie, in een gemeente of stad bepaalde verplichtingen oplegt. Ik verwijs hiervoor naar wat ik heb gezegd in verband met de « zachte weggebruikers ».

Een ander punt heeft betrekking op een verzuchting die ik gelukkig in het verslag van de heer De Seranno heb teruggevonden. Waarschijnlijk is het ook zijn verzuchting. In elk geval is het die van de minister. Men is weer belang gaan hechten aan de lang verwaarloosde waterwegen. Men heeft met één lapidaire zin in het verslag vastgesteld dat bepaalde

waterwegen jarenlang verwaarloosd werden. Men schijnt een inspanning te willen doen om deze toestand te verhelpen. Ik heb daarbij enkele opmerkingen.

Ik begin met de meest algemene, die trouwens ook geldt voor andere vervoermogelijkheden. Ons werd gezegd dat er op provinciaal vlak een inventaris werd gemaakt van de meest dringende werken die moeten worden uitgevoerd. Er zou bij de diensten van Openbare Werken een dossier bestaan met prioritaire werken, ingedeeld per provincie en onderverdeeld in wegenwerken en waterwerken. Bestaat een dergelijke inventaris? Is het waar dat de diensten van Openbare Werken hun vrees hebben uitgedrukt over het feit dat door het uitblijven van een aantal kredieten de efficiëntie van een aantal wegen en waterwegen in het gedrang dreigt te komen?

Indien deze bekommering bestaat, indien die inventaris is opgemaakt en de kredieten voorhanden zouden zijn, moet men de moed hebben om de vinger op de wonde te leggen en de beschikbare bedragen in eerste instantie te besteden waar zij meest nodig zijn, namelijk voor het in goede staat onderhouden van wat bestaat.

Mijn tweede opmerking betreft uiteraard het havenbeleid dat, in de ruime zin van het woord, ook de organisatie omvat van waterwerken. Wij hebben in West-Vlaanderen in 1970 een beslissing moeten ondergaan. Een van uw voorgangers, minister De Saeger, besliste toen immers op de kustlijn een nieuwe zeesluis te bouwen met hetzelfde volume en hetzelfde vermogen als die welke op de linkeroever te Antwerpen werd gebouwd. Deze zeesluis zal binnen afzienbare tijd officieel worden ingewijd. Er staan u dus nog wat ententes te wachten, mijnheer de minister, wat u trouwens ten zeerste is gegund.

Wij moeten echter ook de economische consequenties trekken uit de bouw van die zeesluis. De Volksunie heeft steeds de stelling verdedigd dat de bouw van een snelhaven in zee te Zeebrugge de voorrang moet krijgen. Dat liep trouwens samen met andere belangen van Zeebrugge als aanvoerhaven voor energie, om niet te spreken van Zeebrugge als militaire haven. Wij mogen ons immers niet ontveinen dat de beslissingen die sedert de jongste wereldoorlog ten aanzien van Zeebrugge werden genomen, mede ingegeven zijn door het militair karakter van de Zeebrugse haven. Wij weten trouwens ook dat een deel van de marinebasis van Oostende naar Zeebrugge is overgebracht. In het verslag wordt bovendien gewag gemaakt van de inspanningen die zouden moeten worden opgevoerd om deze militaire basis nog verder uit te bouwen onder meer door het graven van een bijkomend dok en al wat daarmee verband houdt. Ik zeg dit terloops om uw geheugen op te frissen. Het was de bedoeling in de eerste plaats een complementaire snelhaven te bouwen specifiek gericht op bepaalde vormen van maritiem transport.

Men heeft dan besloten tot het bouwen van een zeesluis, wat gepaard ging met niet-onbelangrijke onteigeningen in het achterland van Zeebrugge. Momenteel liggen in de ruimte tussen de oude haven van Zeebrugge en de vroegere gemeente Dudzele ettelijke honderden hectaren klaar hetzij om als waterweg te worden ingericht, hetzij om ten dienste te staan van de nationale economie door het scheppen van stapel- en overslagmogelijkheden. Het spreekt dan ook vanzelf dat de opening naar de zee zou worden verbonden met een plaats waar de schepen die daarvan gebruik maken, kunnen aanmeren en hun functie van maritiem transportmiddel ten volle kunnen uitoefenen. De vraag om een kade aan te leggen in de achterhaven van Zeebrugge moet dan ook geen aanleiding geven tot discussie aangezien die rechtstreeks verband houdt met vroeger genomen beslissingen en met de miljarden die met die beslissingen gepaard gaan.

Ik begrijp dan ook niet dat men in het kader van een nationaal havenbeleid en, abstractie gemaakt van de soms bittere opmerkingen links of rechts, eraan twijfelt deze investeringen aan te pakken en zo snel mogelijk uit te voeren. Daarmee houdt verband de beheersvorm die nopens de Zeebrugse haven moet worden gezocht. U weet, of u weet niet, dat deze beheersvorm nu eigenaardig is. Het is een naamloze vennootschap waarvan nagenoeg alle aandelen zich in staatshanden bevinden, maar die nog altijd volgens de geplogenheden en de normen van een naamloze vennootschap, weliswaar met het statuut van parastatale instelling, wordt uitgebaat. Drie jaar geleden heeft men aangekondigd dat men naar een nieuwe beheersvorm zou zoeken en de daartoe geëigende raadplegingen zijn al meer dan twee jaar beëindigd. Ik begrijp niet waarop men wacht om deze nieuwe beheersvorm aan het Parlement voor te leggen en aldus toe te laten dat zonder kleinzieligheid en tegemoetkomend aan gewettigde belangen van Antwerpen en Gent, wordt gediscussieerd over de beheersvorm en de wijze waarop een stuk nationale havenpolitiek in de opbouw van deze beheersvorm wordt opgenomen. Ik zou de laatste zijn om mij daartegen te verzetten. Al wat ik

vraag is dat de beheersvorm die voor Zeebrugge wordt gekozen er in de eerste plaats zeer vlug komt, dat er in de tweede plaats rekening wordt gehouden met de gewettigde belangen van alle kringen die ter zake enig motief kunnen doen gelden, en dat de burger inspraak krijgt en controle kan uitoefenen op het verloop van deze beheersregeling.

Tenslotte blijft dan nog een aantal hypotheke rusten op de toestand te Zeebrugge. In het verslag wordt gewezen op de niet-onbelangrijke investeringen die moeten gebeuren voor baggerwerken, ten einde de grootste schepen in de nieuwe Zeebrugse haven te kunnen toelaten. Ik heb nog andere bezwaren, die weliswaar geen rechtstreeks verband houden met het departement van Openbare Werken, maar die aan de minister van Openbare Werken, als goed beheerder van onder meer de Zeebrugse haven, ter kennis moeten worden gebracht.

Ter gelegenheid van een bezoek aan de haven van Zeebrugge heb ik, in aanwezigheid van de minister, erop gewezen dat zich aan deze haven een opslagplaats van benzine bevindt en dat de wijze waarop deze opslagplaats is georganiseerd, hinderlijk is voor de aanpassingswerken die te Zeebrugge moeten gebeuren. De minister zal de eerste zijn om te zeggen dat hij met ruimtelijke ordening ter plekke geen uitstaans heeft. Daarop antwoord ik hem dat door het stopzetten van de bedrijvigheid van Texaco thans de mogelijkheid is geschapen om de «stockage»-ruimten van Texaco te gebruiken als opslagplaatsen voor economische en militaire reserves van benzine. Op die manier kan worden tegemoetgekomen aan een aantal gewettigde belangen, bijvoorbeeld de herinrichting van de spoorwegverbindingen te Zeebrugge, de herinrichting van de wegen te Zeebrugge en de herinrichting van de toeristische expansie van sommige Zeebrugse wijken.

Dit zijn, mijnheer de minister, dames en heren, enkele losse beschouwingen in verband met de bedrijvigheid van Openbare Werken. Ik hou mij op de vlakte wat betreft een uitspraak nopens de begroting zelf. Als men met deze begroting een enorme inspanning heeft gedaan om aan de kust een complementaire haven te ontwikkelen, dan mag men niet op enkele kruimels kijken ten einde het functioneren van deze haven optimaal te laten gebeuren. Mochten wij nu aan Zeebrugge die kruimels weigeren, betekent zulks dat wij niet in staat zijn de maritieme, economische en sociale repercussies van deze investeringen ten volle waar te maken. Wat dat betekent voor een streek met vrijwel de grootste werkloosheid van het land, laat ik aan uw mening over. (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

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

M. Donnay. — Monsieur le Président, il est certes difficile d'appréhender au cours d'un même débat tous les aspects du budget des Travaux publics, ceci d'autant plus que, souvent, cet examen donne traditionnellement lieu dans nos assemblées parlementaires à de multiples interventions qu'on pourrait qualifier de «localistes». Loin de moi l'idée de dénigrer de telles interventions qui sont nécessaires et que chacun de nous pratique de temps à autre. Je n'échapperai d'ailleurs pas à cette tentation, mais je voudrais cependant dépasser quelque peu ce niveau dans l'immédiat.

J'ai laissé à d'autres l'occasion de mettre en évidence les grands problèmes de l'heure qui se posent à un département des Travaux publics confronté à une crise grave de la construction et aux difficultés budgétaires de l'heure.

En préambule à mon intervention, je voudrais mettre en exergue le fait que si l'on considère que les investissements publics peuvent être l'un des moyens de soutenir l'activité économique, les Travaux publics sont alors un des départements investisseurs clés du pays. Entendons-nous bien: ce sont les missions qu'il remplit qui m'intéressent; loin de moi l'idée de plaider pour le maintien de la compétence de l'Etat central sur les grandes infrastructures. J'aurai d'ailleurs l'occasion de revenir sur certaines questions qui m'incitent à croire qu'il serait temps de penser à permettre aux régions et aux communautés d'exercer leurs compétences dans des domaines qui influencent directement leur développement.

Je crains fort, monsieur le ministre, que l'évolution qui s'est manifestée durant les dernières années dans l'utilisation des crédits du département des Travaux publics ne réduise à néant d'ici peu le programme d'investissements.

J'avoue être très inquiet au sujet des chiffres que vous avez fournis en commission, qui figurent dans l'excellent rapport de notre collègue M. De Seranno, et qui montrent une dégradation constante du rapport entre les dépenses courantes et les dépenses en capital.

Sans doute, ainsi que vous l'avez fait remarquer, de 1975 à 1977, les dépenses courantes doivent être majorées d'environ vingt milliards pour

pouvoir opérer des comparaisons utiles. Il n'empêche que, même en tenant compte de ce correctif, on constate qu'entre 1975 et 1985, les dépenses courantes ont augmenté de plus de 100 p.c., alors que pendant la même période, les dépenses en capital ne croissaient que de 50 p.c.

Cette évolution a naturellement influencé les rapports entre ces deux types de dépenses. En 1975, les dépenses en capital représentaient un peu plus de 70 p.c. des dépenses courantes rajustées, mais en 1985, ce rapport est ramené à 55 p.c. Cette évolution spectaculaire est due principalement aux charges d'emprunt — notamment du Fonds des routes — qui, amortissements et emprunts compris, atteindront d'ici à 1995, la somme effarante de 160 milliards. Inutile de dire que l'avenir s'en trouve hypothéqué et que, paradoxalement, au moment où s'achèvent les grands travaux, le poids de ceux-ci devient plus lourd pour les finances publiques.

Au vu des chiffres, je vous avouerai que je ne vois pas exactement ce que vous avez fait pour améliorer la situation. En effet, je constate que pour la période s'étendant de 1977 à 1981, soit pendant cinq ans, les dépenses courantes n'ont augmenté que de 13 milliards alors que depuis que vous êtes en place, monsieur le ministre, ces dépenses ont augmenté en quatre ans de plus de 19 milliards, soit de 50 p.c. Je souhaiterais pour ma part obtenir quelques explications quant à l'évolution des charges financières mentionnées dans le rapport et les mesures que vous avez prises ou que vous comptez prendre pour améliorer la situation.

On en est, en réalité, arrivé à cette situation invraisemblable dans laquelle l'essentiel des dépenses du département est consacré non à investir, mais à payer les investissements antérieurs et cela n'ira pas en s'améliorant à l'avenir.

Certes, vous avouez stabiliser en 1985 le rapport entre les dépenses courantes et celles de capital au niveau de l'année 1984. Ceci me paraît toutefois artificiel dans la mesure où il ne s'agit que de prévisions.

Le poids des charges que nous payons actuellement résulte en fait de choix du passé qui ont permis de développer essentiellement notre infrastructure routière et ce au détriment d'autres modes de transport qui, en fin de compte, s'avèrent moins coûteux pour la collectivité. Je songe, en l'occurrence, au coût d'entretien de l'infrastructure routière, aux frais de surveillance, de secours, et aux quelque cinquante milliards que la route coûte annuellement à la collectivité du fait des accidents.

Le marasme financier que nous découvrons ainsi et qui est à l'image de la situation des finances publiques est essentiellement dû à l'incapacité manifeste de limiter votre effort aux besoins essentiels du pays.

Sans doute me rétorquerez-vous que le département des Travaux publics peut être le moteur d'une relance de l'économie ou, tout au moins, d'une stabilisation dans le domaine de l'emploi. On ne peut cependant prétendre que les résultats aient été évidents jusqu'à présent si j'en juge tant par la situation peu brillante de l'industrie de la construction que par l'augmentation du nombre de chômeurs.

La note reste à payer et handicape gravement les moyens dont vous devriez pouvoir disposer.

D'année en année, comme je viens de le souligner, ces moyens se réduisent et il devient, dès lors, indispensable de faire preuve de vigilance en ce qui concerne l'utilisation des fonds qui peuvent encore être libérés.

Je ne vous cacherais pas être plutôt réticent à l'égard du programme que vous désirez concrétiser en 1985, d'une part, en incitant les entreprises à se spécialiser dans le domaine des travaux d'entretien et de maintenance du patrimoine existant et, d'autre part, en rendant les commandes publiques directement accessibles aux plus petites entreprises. A cette fin, vous avez préparé un projet de loi visant à étendre les compétences du Fonds des routes par une modification de la loi du 9 août 1955; ce projet est actuellement soumis à l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat.

Je n'ai aucune remarque à formuler ni en ce qui concerne la création de la commission des accidents de la route ni sur les objectifs que vous poursuivrez en collaboration avec elle.

On peut naturellement s'interroger sur la légalité de cette initiative lorsqu'il s'agit d'améliorer un tronçon de voirie provinciale ou communale. En effet, votre démarche pourrait être interprétée comme une subvention à cent pour cent des travaux définis à l'article 6, paragraphe premier, de la loi spéciale de réformes institutionnelles.

Je ne veux nullement me faire l'avocat du diable car, en fin de compte, la sécurité routière est d'intérêt général et l'on peut comprendre que, sous ce couvert, le pouvoir central justifie son intervention d'office car il ne peut laisser l'insécurité subsister dans un endroit déterminé, les

pouvoirs locaux ne disposant plus des moyens nécessaires pour assumer leurs obligations.

Je ne serai pas aussi réservé à l'égard des autres objectifs poursuivis par votre projet de loi qui doit permettre au Fonds des routes de financer et de faire exécuter des travaux nécessaires de réfection sur certaines routes communales ou provinciales, selon un programme annuel, la pose de canalisations d'égouts sous les routes de l'Etat ainsi que la construction d'accotements sur la voirie nationale.

Si j'approuve entièrement votre désir de chercher à soulager, de la meilleure façon possible, pour reprendre votre expression, la trésorerie des communes, je crains par contre de voir ainsi une fois de plus se diluer des moyens dont l'Etat a grand besoin pour régler des problèmes ayant une portée beaucoup plus générale et donc plus importante pour la population.

Vous ferez certainement des heureux, monsieur le ministre, tant au niveau des communes que du côté des petits entrepreneurs qui auront ainsi des marchés à leur portée.

J'attends cependant avec beaucoup de curiosité l'avis que donnera le Conseil d'Etat à ce sujet, car la procédure que vous nous avez exposée en commission est tellement extravagante que je doute fort qu'elle puisse être admise. En effet, c'est un véritable scénario que vous avez monté pour tourner la loi en faisant céder par le pouvoir local l'assiette de la voirie pour la lui rétrocéder lorsque les travaux auront été réalisés.

Par ailleurs, je crains des abus quant à l'objectivité des choix qu'il vous faudra incontestablement effectuer.

J'aurais souhaité vous voir prendre une autre direction, car nous sommes confrontés à des problèmes bien plus graves, dont l'intérêt général est bien plus évident, et qui auraient mérité de retenir votre attention. Je n'en évoquerai rapidement que trois.

Le premier vise la prise en charge par votre département du paiement total de la dette du logement social. En cette matière, vous êtes entièrement libre de la manœuvre. Cette initiative permettrait de soulager les budgets régionaux d'une charge qui asphyxie véritablement toute politique du logement, qu'il soit social ou privé, et qui empêche par conséquent une relance efficace de l'industrie de la construction au niveau des régions. Je crois savoir que les lois de 1980 ne font pas obstacle à cette intervention. J'ai appris par la presse samedi dernier que ce problème avait enfin retenu l'attention du Conseil des ministres et qu'une solution semblait pouvoir être envisagée.

Le deuxième exemple concerne la préparation des conséquences du futur traité Escaut-Meuse. Il vous paraîtra peut-être curieux et prématuré que j'évoque ici cette question difficile, plusieurs fois remise sur le métier. Aucun accord n'est encore intervenu à ce sujet, certes, mais, sans préjuger de la décision finale, nous savons que les conditions principales qu'imposeront les Hollandais concernent et la quantité d'eau à leur fournir et la qualité de celle-ci.

Si le problème que soulève la quantité d'eau à fournir, donc le débit minimum à assurer, peut être débattu sans obstacle majeur de nature juridique ou financière entre l'Etat et la Région wallonne, voire la France — nous savons qu'il s'agit ici de la création d'ouvrages hydrauliques d'intérêt national incombant à l'Etat —, il n'en est pas de même pour la qualité des eaux, qui est de la compétence exclusive de la Région wallonne, laquelle est incapable, avec sa dotation actuelle, de faire face au coût des travaux d'épuration des eaux usées qui se jettent dans la Meuse. Je l'ai rappelé il y a quelques instants pour justifier l'intervention du Fonds des routes en vue de supprimer les points noirs: vous devez évoquer l'intérêt général. Cela n'est pas contestable. Puisque le traité Escaut-Meuse présente, lui aussi, un intérêt public — et je veux éviter le piège communautaire, voire une espèce de sous-régionalisme qui pourrait se manifester —, n'estimez-vous pas que l'Etat devrait supporter les charges qui résulteraient de l'application du traité Escaut-Meuse, notamment celles relatives à l'épuration des eaux usées?

Un programme pluriannuel devrait, dès lors, être développé par l'Etat afin de mettre à la disposition des entités locales ou des intercommunales qui se sont constituées à cet effet, les infrastructures indispensables qui leur permettraient d'assurer l'épuration des eaux. C'est une initiative qui non seulement relancerait l'activité d'un secteur en crise mais qui, en outre, assurerait le développement et la diffusion de notre technologie.

Un commissaire avait fait remarquer que notre pays n'avait rien fait pour respecter les accords conclus en 1971 entre la Belgique et les Pays-Bas et que nous pourrions y être contraints.

Il faut, à cet effet, faire preuve d'originalité si l'on veut tenter de régler ce problème.

Un tel programme peut être mis à exécution dans des délais très courts car, en Wallonie, de très nombreux projets de construction de stations d'épuration existent mais ne peuvent être réalisées pour des raisons strictement budgétaires.

J'ai appris en commission que le projet de loi traitant le problème de la maîtrise de l'eau est toujours en discussion au sein du groupe de travail interministériel. Peut-être estimerez-vous qu'il n'est pas trop tard pour lui faire part de ma suggestion.

Le troisième exemple que je voudrais évoquer est relatif à la protection contre les inondations. Dans le bassin de l'Escaut, elle fait l'objet du plan Sigma, dont le coût est pris en charge par l'Etat et pour la réalisation d'un crédit de 1,200 milliard a été prévu au budget.

Comme je l'ai déjà signalé l'année dernière, monsieur le ministre, il existe une inégalité dans le règlement de ce type de problème. En effet, depuis plus de cinquante ans, les agglomérations liégeoise et carolorégienne doivent se protéger en permanence contre les inondations par suite de l'affaissement général des sols minés par les exploitations charbonnières. Cette protection, autrefois assurée par un crédit inscrit à votre budget, a été régionalisée et la Région wallonne éprouve les plus grandes difficultés à financer les deux intercommunes qui assurent la protection de centaines de milliers de personnes, alors que, dans le Nord du pays, cette protection est prise en charge par l'Etat.

L'intérêt général est dans ce domaine aussi suffisamment établi, me semble-t-il, et justifierait que l'Etat intervienne dans les dépenses.

Monsieur le ministre, vous gérez un département national et vous devez, dès lors, prévoir un certain équilibre dans les investissements.

Il vous appartient également, pour l'achèvement des grands travaux, de trouver le moyen de maintenir l'enveloppe budgétaire envers et contre tout. Cela vous amène à rechercher une nouvelle centralisation de certains travaux qui sont en fait de la compétence communale, provinciale ou régionale. Je viens d'y faire allusion.

Cet aspect de recentralisation se manifeste dans les domaines que j'ai cités, mais également dans d'autres. Ainsi, lorsque vous déclarez en commission que les agents mis à la disposition des communautés et des régions pourront être rappelés dans leurs administrations d'origine, celles-ci se trouvant, du fait du blocage des recrutements imposé par le gouvernement central, dans l'impossibilité de procéder à des engagements, on peut se demander si ce procédé n'est pas une manière de réduire les moyens limités dont disposent ces pouvoirs.

Au niveau global de votre département, je souhaiterais mettre en exergue la répartition linguistique des agents, qui me paraît difficilement compréhensible. Selon les chiffres fournis en commission, on compte 7 749 agents néerlandophones contre 5 622 agents francophones. Si j'en exclus l'Office de la navigation, le *Dienst voor de scheepvaart*, le port autonome de Liège et la société Compagnie des installations maritimes de Zeebruges, je constate que le déséquilibre au détriment des francophones est de 1 948 agents, et concerne essentiellement des services qui peuvent être qualifiés de nationaux, avec une pointe surprenante dans le cas de la Société du canal et des installations de Bruxelles qui compte 34 francophones contre 236 néerlandophones. Au niveau 1, celui de la décision, la proportion est de 62 p.c. de néerlandophones contre 37 p.c. de francophones. Je souhaiterais, monsieur le ministre, obtenir quelques explications à cet égard. Les cadres linguistiques sont-ils respectés? La Commission permanente de contrôle linguistique a dû émettre des avis. Comment leur a-t-on donné suite?

Cette constatation, monsieur le ministre, m'amène à relativiser certaines professions de foi que vous avez pu faire à cette tribune ou à la presse. Comment ne pas voir qu'il existe un complexe administrativo-industriel qui fonctionne au profit d'une région du pays? Je ne veux cependant pas «communautariser» inutilement mon intervention.

Je considère qu'il est normal que les investissements hydrauliques soient plus importants en Flandre. Je dis bien «plus importants» et non pas «gonflés artificiellement du fait de Zeebruges».

Mais lorsque j'entends certains protester contre l'importance des travaux routiers en Wallonie, le seul secteur qui ne nous soit pas défavorable dans le budget global des travaux publics — et encore ne s'agit-il que d'un rattrapage par rapport à une infrastructure «hyper routiériste» dans la région du Nord —, je ne puis m'empêcher de penser à ces chiffres que vous avez vous-même fournis l'an dernier, monsieur le ministre, et d'après lesquels il apparaissait que 65 p.c. des travaux routiers étaient situés en Wallonie depuis 1981, mais qu'en revanche, ces travaux profitaient à raison de 52,3 p.c. à des entreprises du Nord.

Tout cela m'incite à penser, comme je le disais au début de mon intervention, qu'il est temps de permettre aux régions et aux communautés, d'assumer leurs propres compétences en matière d'infrastructure routière.

Chaque année, monsieur le ministre, je ne puis m'empêcher d'intervenir pour plaider en faveur des pistes cyclables. Je ne faillirai pas à la tradition car la situation dans la Région wallonne me paraît trop déséquilibrée par rapport au Nord du pays. En outre, ce décalage s'aggrave d'année en année. Fin 1980, on comptait 2 800 kilomètres de pistes cyclables en Flandre contre 688 en Wallonie; fin 1984, 5 864 kilomètres en Flandre, soit 100 p.c. de plus, contre 1 088 kilomètres en Wallonie, soit un peu plus de 50 p.c.

Je ne prétends pas revendiquer une égalité quelconque à ce sujet, loin de là, car il serait ridicule de vouloir nier l'évidence, c'est-à-dire les besoins sociaux qui existent dans le Nord du pays.

M. De Seranno. — Et les 80 p.c. d'accidents mortels?

M. Donnay. — Je ne les nie pas. Mais d'année en année, et assez curieusement depuis que vous êtes à la tête de ce département, les crédits pour la construction des pistes cyclables n'ont fait que diminuer en Région wallonne.

Jugez-en: En 1980, ils s'élevaient à 194 millions; en 1981 — vous n'étiez pas encore au département — à 220 millions; depuis votre arrivée, en 1982, ils s'élevaient à 191 millions; en 1983, à 113 millions; en 1984, à 103 millions et, pour 1985, vous battez tous les records, car vous n'avez réservé que 88 millions pour la Wallonie. Il est temps qu'on change de gouvernement! Septante millions vont à Bruxelles et 475 à la Flandre. Ces chiffres sont suffisamment éloquentes pour se passer de tout commentaire. Avec vous, les cyclistes wallons ne sont vraiment pas gâtés, monsieur le ministre!

J'ai eu l'occasion, l'année dernière, de vous faire part de mon désaccord au sujet de votre circulaire n° 512.79bis relative aux attributions de marchés. J'ai noté qu'une nouvelle circulaire avait modifié quelque peu l'attitude de l'administration sans cependant rien changer au fond du problème. Les instructions contenues dans cette circulaire me paraissent, en effet, toujours en contradiction avec l'article 12 de la loi du 14 juillet 1976 relative aux marchés publics, qui impose l'obligation d'attribuer le marché au soumissionnaire qui a remis la soumission régulière la plus basse.

Il ne me paraît pas que vous puissiez vous prévaloir des dérogations à ce principe énumérées dans cet article de la loi. La réglementation qui fait l'objet de votre dernière circulaire s'avère, elle aussi, irrégulière. Je ne m'étonne pas, dès lors, que le projet de loi que vous avez préparé en vue d'instaurer une nouvelle méthode d'adjudication vraisemblablement suivant les mêmes principes, n'ait pas été accepté par la Commission permanente des marchés publics.

Je regrette de devoir à nouveau évoquer un problème qui me tient particulièrement à cœur et sur lequel je ne parviens pas à obtenir satisfaction: le retard apporté par le Fond des calamités dans le paiement des indemnités de réparation des dégâts causés par le tremblement de terre du 8 novembre 1983.

J'ai eu l'occasion, le 22 novembre 1984, voici plus de six mois, d'attirer votre attention sur le retard apporté au paiement des indemnités, retard qui s'élevait à trois mois à partir de la date de la décision d'avance du gouverneur ou de l'envoi des factures justificatives. Vous m'avez déclaré, ce jour-là, que le cadre du personnel de l'administration de l'intervention serait progressivement renforcé, au fur et à mesure des besoins; que les délais nécessaires pour l'examen et le contrôle des décisions de M. le gouverneur ne dépassaient pas deux mois; qu'il était inexact d'affirmer que des milliers de dossiers étaient en souffrance à l'administration précitée. Comme j'insistais, vous avez réaffirmé que les dossiers ne restaient pas plus de deux mois chez vous.

La situation sur le terrain étant complètement différente de celle que vous aviez évoquée, je suis à nouveau intervenu lors de la discussion en commission, il y a deux mois. Vous avez affirmé que le retard constaté au niveau de la procédure administrative était presque résorbé — vos déclarations sont reprises dans le rapport — et que, grâce à de nouvelles méthodes de traitement des dossiers, de nouveaux retards n'étaient plus à craindre.

De quoi vous moquez-vous, monsieur le ministre? En novembre 1984, je dénonçais un retard de trois mois et, en dépit de vos promesses et de vos déclarations, ce retard est aujourd'hui de six mois. Je vous laisse le soin de juger de la fantaisie des déclarations que vous avez faites en

commission. Vous devez être mal informé pour venir poser des affirmations aussi erronées.

Il est exact de dire que le cadre du personnel de l'administration de l'intervention financière a été renforcé. Cet effort a cependant été insuffisant ou très mal évalué. Il s'est avéré en tout cas complètement incapable d'absorber l'accroissement de travail qu'a nécessité l'instruction d'un grand nombre de dossiers introduits dès le mois de décembre de l'année dernière.

Je crois que, finalement, le sort des sinistrés et les problèmes financiers dans lesquels ils se débattent vous laissent indifférent; je viens de le démontrer. Je l'avais déjà dénoncé le 22 novembre 1984 en rappelant que la modification de la loi du 12 juillet 1976 que j'avais proposée, avait été approuvée par le Sénat le 23 mars, par la Chambre le 24 mai et que l'arrêté royal du 9 juillet qui la promulguait n'avait été publié au *Moniteur belge* que le 12 novembre 1984.

Il est vrai que, selon vous, cette modification de la loi n'était guère utile puisque vous vous faisiez fort, au début de l'année dernière, d'accorder des avances aux sinistrés dans un délai de trois semaines, à partir de la décision prise par le gouverneur. Vous me l'avez confirmé à plusieurs reprises et notamment au cours d'une conversation. Trois semaines en janvier sont devenues trois mois en novembre 1984 et six mois en mai 1985. Où allons-nous? Quel délai vous faudra-t-il demain pour payer? Quand allez-vous enfin prendre au sérieux ce problème et vous y intéresser? Je suis d'autant plus inquiet de votre indifférence que vous nous annoncez avoir soumis au Conseil d'Etat un projet de loi relatif à la réparation de certains dommages causés à des biens publics et privés par des calamités naturelles et qui doit remplacer la loi du 12 juillet 1976.

Il semblerait, d'après ce que vous nous avez dit en commission, que la décision d'indemnisation qui appartient seulement aux gouverneurs de province serait dorénavant confiée au ministre des Travaux publics, dont je viens de souligner la carence. Il y a de quoi s'alarmer quand on sait, d'une part, l'action menée par le gouverneur, l'efficacité des cellules créées dans des conditions difficiles pour accélérer l'exécution des formalités et, d'autre part, votre insouciance que je viens d'illustrer; on peut vraiment craindre que, finalement, le dédommagement des dégâts causés par des calamités naturelles ne rentre dans la catégorie des dossiers qui entraînent plusieurs dizaines d'années avant d'être réglés, comme par exemple ceux de la dernière guerre, dont certains sont toujours en souffrance.

Pour terminer, je voudrais vous dire combien j'ai été atterré d'apprendre ce qui s'était passé à Francorchamps, samedi dernier.

Pour la première fois dans l'histoire de la formule I, une course a été annulée. La remise du Grand Prix de Belgique, dont l'organisation était prévue depuis un an, nous a rendus, une fois de plus, ridicules aux yeux du monde entier. J'aimerais, monsieur le ministre, connaître votre version des faits.

Les travaux d'amélioration du circuit et de modernisation du revêtement ont été supportés par votre département qui, je suppose, a assuré le contrôle et la direction de l'exécution. Vos services techniques ignoraient-ils qu'avant de pouvoir être soumis à rude épreuve, le revêtement spécial mis en place, le *rubber-asphalt*, devait avoir été progressivement utilisé pendant au moins cinquante jours, afin de permettre son tassement par les usagers de la route? Or ce revêtement a été posé quinze jours seulement avant la course et il a fallu attendre la veille de cette compétition pour qu'on s'aperçoive de l'erreur. Encore a-t-il fallu le refus des coureurs pour étaler au grand jour les risques de ce manquement!

Le président de la Fédération internationale des sports automobiles n'a pas mâché ses mots en parlant « d'erreur inconcevable des responsables, quand on sait qu'on a dépensé plus d'un milliard de francs depuis trois ans pour améliorer le circuit ». Votre responsabilité morale me paraît aussi bien engagée dans cette affaire, monsieur le ministre. Comment vos services, qui assuraient le contrôle des opérations, ont-ils pu accepter que la pose de ce revêtement soit réalisée alors que le délai nécessaire pour sa stabilisation était beaucoup trop court?

Je crois, en définitive, que vous devez remercier les coureurs automobiles qui, par leur refus de courir, ont évité des accidents qui auraient pu être catastrophiques, ainsi que la dégradation du nouveau revêtement par les voitures. Je n'ose penser à la responsabilité que vous auriez encourue si, la course ayant eu lieu, nous eussions eu à déplorer de graves accidents corporels et matériels.

Je considère personnellement que c'est une faute grave, passible de sanction, que votre administration a commise en mettant à la disposition des organisateurs une voirie impropre à l'usage pour lequel vous l'aviez

préparée. Je serais très heureux d'entendre vos explications sur cette triste affaire et sur le rôle exact rempli par votre administration. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

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

M. Belot. — Monsieur le Président, la discussion du budget des Travaux publics m'amène à émettre quelques considérations et à poser à M. le ministre des questions précises sur ma région.

L'article 20 du texte du projet de loi autorise le Fonds des routes à prendre en charge les dépenses d'aménagement, d'amélioration et d'équipement adéquat, relatives aux endroits du réseau routier réputés dangereux par une « commission des accidents de la route ».

Des crédits d'engagement très importants ont été prévus, puisqu'ils sont inscrits à l'article 533.08 du budget du Fonds des routes, à concurrence de 1 milliard.

Cette initiative, louable en soi, suscite cependant plusieurs questions. En premier lieu, les travaux concernés devront être recommandés par la commission des accidents de la route; il semble qu'il existera une commission par province. Comment sera composée cette commission? Les pouvoirs provinciaux et communaux y seront-ils représentés?

Deuxièmement, la commission aura-t-elle connaissance des différents éléments, dont dispose la gendarmerie, relatifs aux accidents qui se sont multipliés en des endroits particulièrement dangereux?

Y a-t-il une garantie d'une répartition équilibrée entre provinces des crédits affectés à cette opération? Les provinces de Namur et du Luxembourg qui comptent, en ce qui concerne la sécurité routière, de nombreux « points noirs », ne seront-elles pas une nouvelle fois désavantagées, comme elles l'ont été jusqu'à présent dans l'engagement de programmes d'autoroutes?

Enfin, en ce qui concerne plus spécialement la ville de Beauraing et les dangereux carrefours de Berry et de Saint-Roch, dont la situation a souvent été dénoncée aux services des Travaux publics, le ministre peut-il déjà préciser si des travaux seront entrepris en vue d'améliorer la sécurité de ces carrefours?

Le programme des travaux prévus par l'article 20 du texte du projet de loi soulève encore une question importante en ce qui concerne les limites de la mission du Fonds des routes. Les crédits prévus à l'article 533.08 du budget du Fonds des routes permettront-ils au Fonds de prendre en charge tous les travaux recommandés par la commission des accidents de la route, qu'ils se situent sur des voiries d'Etat, provinciales ou communales?

A cet égard, je rappelle qu'en vertu de l'article 7 de sa loi organique du 5 janvier 1977, le Fonds des routes n'est autorisé à exécuter des travaux que sur les seules routes de l'Etat, à l'exclusion des routes provinciales et communales.

L'article 21.01 du projet de budget prévoit un crédit très important, 3 119 millions de francs, destiné à couvrir les charges d'intérêts des emprunts contractés en 1975 et 1976 par les sociétés de logement pour le remboursement des charges du passé. Il s'agit ici de l'application de la loi du 5 mars 1984 relative aux soldes et aux charges du passé des communautés et des régions. Cette loi, qui a été très critiquée, prévoit un mécanisme de financement particulièrement complexe.

Le principe de la prise en charge par le budget national des Travaux publics des charges du passé en matière de logement n'est pas critiquable; il est prévue par l'article 2 de la loi précitée du 5 mars 1984.

Je m'interroge toutefois sur la manière dont a été calculé le montant de 3 milliards 119 millions. Le ministre peut-il donner des précisions à ce sujet? Ce montant n'est-il pas surestimé, étant donné que, selon mes informations, la Société nationale du logement aurait elle-même établi qu'un montant de 673 millions suffirait pour le remboursement des emprunts visés?

En ce qui concerne votre projet politique, je me pose aussi, plusieurs questions et la situation géographique de l'arrondissement dont je suis le représentant m'amène à m'interroger sur la problématique des pistes cyclables.

Je constate, en effet, qu'en Région flamande, particulièrement là où le tourisme règne en maître, il y a multiplicité de pistes, tandis qu'à l'accoutumée, les régions au sud du sillon Sambre-et-Meuse restent les parents pauvres en la matière.

A l'époque où l'on promet une civilisation de loisirs, monsieur le ministre peut-il me dire ce qu'il attend pour que les régions touristiques wallonnes soient aussi dotées de pistes cyclables?

Monsieur le ministre peut-il aussi répondre clairement aux interrogations des habitants de Felenne, de Vencimont, de Gedinne et de Beauraing au sujet du barrage de la Houille? Y aura-t-il ou non construction d'un barrage sur la Houille? Si oui, y aura-t-il un grand barrage? Le mur du barrage, donc l'outil de gestion, sera-t-il situé en territoire français ou sur le sol wallon?

Monsieur le ministre peut-il me dire pour quel motif ses propres services n'ont pas fait systématiquement application des dispositions de l'article 12 de la loi du 8 août 1980, pour ce qui concerne le transfert de propriété de biens meubles et immeubles vers les régions et les communautés?

Enfin, de ce gouvernement qui se glorifie de gouverner, je ne m'attends à aucun miracle — à Beauraing, certains prétendent que c'est fait! — mais je voudrais quand même savoir où gît le dossier du contournement de Beauraing et si la construction du complexe administratif ne risque pas bientôt de sortir comme un diable ... d'un bûnier! (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

ONTWERPEN VAN WET — PROJETS DE LOI

Indiening — Dépôt

De Voorzitter. — De regering heeft ingediend:

1° Een ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds;

Le gouvernement a déposé:

1° Un projet de loi modifiant la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des routes;

Dit ontwerp van wet zal worden gedrukt en rondgedeeld.

Ce projet de loi sera imprimé et distribué.

Het werd verwezen naar de commissie voor de Infrastructuur.

Il a été renvoyé à la commission de l'Infrastructure.

2° Een ontwerp van wet tot strafbaarstelling van de overtredingen van de verordeningen van de Europese Economische Gemeenschap inzake de wijnmarkt.

2° Un projet de loi sanctionnant les infractions aux règlements de la Communauté économique européenne en matière de marché vitivinicole.

Dit ontwerp van wet zal worden gedrukt en rondgedeeld.

Ce projet de loi sera imprimé et distribué.

Het wordt verwezen naar de commissie voor de Economische Aangelegenheden.

Il est renvoyé à la commission de l'Economie.

ONTWERP VAN WET — PROJET DE LOI

Verwijzing — Renvoi

De Voorzitter. — Aan het bureau wordt voorgesteld het ontwerp van wet houdende goedkeuring van het Europees Verdrag tot bestrijding van terrorisme, opgemaakt te Straatsburg op 27 januari 1977, en van de Overeenkomst betreffende de toepassing van het Europees Verdrag tot bestrijding van terrorisme onder de lid-staten van de Europese Gemeenschappen, opgemaakt te Dublin op 4 december 1979, dat thans bij de verenigde commissies voor de Buitenlandse Betrekkingen en de Justitie aanhangig is te verwijzen naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen.

Il est proposé au bureau de renvoyer à la commission des Relations extérieures, le projet de loi portant approbation de la Convention européenne pour la répression du terrorisme, faite à Strasbourg le 27 janvier

1977, et de l'Accord entre les Etats membres des Communautés européennes concernant l'application de la Convention européenne pour la répression du terrorisme, fait à Dublin le 4 décembre 1979, qui est actuellement pendant aux commissions réunies des Relations extérieures et de la Justice.

Is hiertegen geen bezwaar?

Pas d'opposition?

Dan is aldus besloten.

Il en sera donc ainsi.

INTERPELLATIES — INTERPELLATIONS

Verzoeken — Demandes

De Voorzitter. — Het bureau heeft de volgende interpellatieverzoeken ontvangen:

1. Van de heer Lagae tot de staatssecretaris voor Pensioenen over «de redenen waarom de pensioenen nog steeds uitbetaald worden in contant geld en niet door overschrijving, spijs de daarmee gepaard gaande gevaren»;

Le bureau a été saisi des demandes d'interpellation suivantes:

1. De M. Lagae au secrétaire d'Etat aux Pensions sur «les raisons pour lesquelles les pensions continuent d'être payées en espèces et non par virement, en dépit des risques que cela présente»;

2. Van de heer Vandezande tot de minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, over «het opstellen van de taalkaders bij het bestuur der luchtvaart, na de vernietiging van de vorige taalkaders door de Raad van State»;

2. De M. Vandezande au ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, sur «l'établissement de cadres linguistiques à l'administration de l'aéronautique, suite à l'annulation des cadres antérieurs par le Conseil d'Etat»;

3. Van de heer de Clippele tot de Vice-Eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken en Openbaar Ambt over «het ontoereikend politietoetreden tijdens de voetbalmatch Liverpool-Turijn»;

3. De M. de Clippele au Vice-Premier ministre et ministre de l'Intérieur et de la Fonction publique sur «l'insuffisance des forces de l'ordre lors du match de football Liverpool-Turin»;

4. De M. Deworme au ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, sur «la restructuration du réseau de la SNCV dans les provinces de Namur et Luxembourg».

4. Van de heer Deworme tot de minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, over «de herstructurering van het buurtspoorwegennet in de provincies Namen en Luxemburg».

La date de ces interpellations sera fixée ultérieurement.

De datum van deze interpellaties zal later worden bepaald.

Ik stel voor dat we hier onze werkzaamheden van vandaag beëindigen.

Je vous propose d'interrompre ici nos travaux de ce jour. (*Assentiment.*)

De Senaat vergadert opnieuw morgen woensdag 5 juni 1985 te 14 uur.

Le Sénat se réunira demain mercredi 5 juin 1985 à 14 heures.

De vergadering is gesloten.

La séance est levée.

(*De vergadering wordt gesloten te 18 u. 25 m.*)

(*La séance est levée à 18 h 25 m.*)

2768