

SEANCES DU MERCREDI 10 JUIN 1987
VERGADERINGEN VAN WOENSDAG 10 JUNI 1987

ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERING

SEANCE DE L'APRES-MIDI
NAMIDDAGVERGADERING

SOMMAIRE:

CONGE:

Page 2245.

MESSAGES:

Page 2245.

Chambre des représentants.

COMMUNICATIONS:

Page 2246.

1. Assemblée de l'Union de l'Europe occidentale;
2. Parlement européen;
3. Fonds des bâtiments scolaires.

PROJETS DE LOI (Discussion):

Projet de loi contenant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1986.

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

Ann. parl. Sénat — Session ordinaire 1986-1987
Parlem. Hand. Senaat — Gewone zitting 1986-1987

INHOUDSOPGAVE:

VERLOF:

Bladzijde 2245.

BOODSCHAPPEN:

Bladzijde 2245.

Kamer van volksvertegenwoordigers.

MEDEDELINGEN:

Bladzijde 2246.

1. Assemblée van de Westeuropse Unie;
2. Europees Parlement;
3. Fonds voor schoolgebouwen.

ONTWERPEN VAN WET (Beraadslaging):

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1986.

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

4 feuilles/vellen

312

Projet de loi contenant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1987.

Discussion générale (reprise). — *Orateurs*: MM. Van Ooteghem, Grosjean, Seeuws, Hofman, J.H. Bosmans, Bock, Somers, Cardoen, Donnay, Claeys, Eicher, Capoen, Pataer, Taminiaux, Didden, p. 2246.

PROJETS DE LOI (Dépôt):

Page 2268.

Projet de loi contenant le budget des Affaires culturelles communes pour l'année budgétaire 1986.

Projet de loi contenant le budget des Affaires culturelles communes pour l'année budgétaire 1987.

PROPOSITIONS DE LOI (Dépôt):

Page 2268.

Mme Herman-Michielsens. — Proposition de loi abrogeant la loi du 11 avril 1936 permettant au gouvernement d'interdire l'entrée en Belgique de certaines publications étrangères.

M. de Clippele. — Proposition de loi modifiant le Code des droits de succession.

M. Cardoen. — Proposition de loi modifiant le titre II, chapitre III, de la loi communale.

PROPOSITION (Dépôt):

Page 2268.

MM. Lagasse et Lepaffe. — Proposition de déclaration de révision de la Constitution.

INTERPELLATION (Demande):

Page 2268.

M. Luyten au Premier ministre, au Vice-Premier ministre et ministre des Affaires économiques et au ministre de la Défense nationale et ministre de la Région bruxelloise sur « l'état d'avancement du dossier des jeeps militaires et les compensations accordées ou non à la firme lierroise défavorisée lors de l'octroi du contrat ».

Ontwerp van wet houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1987.

Algemene beraadslaging (hervatting). — *Sprekers*: de heren Van Ooteghem, Grosjean, Seeuws, Hofman, J.H. Bosmans, Bock, Somers, Cardoen, Donnay, Claeys, Eicher, Capoen, Pataer, Taminiaux, Didden, blz. 2246.

ONTWERPEN VAN WET (Indiening):

Bladzijde 2268.

Ontwerp van wet houdende de begroting van de Gemeenschappelijke Culturele Zaken voor het begrotingsjaar 1986.

Ontwerp van wet houdende de begroting van de Gemeenschappelijke Culturele Zaken voor het begrotingsjaar 1987.

VOORSTELLEN VAN WET (Indiening):

Bladzijde 2268.

Mevrouw Herman-Michielsens. — Voorstel van wet houdende opheffing van de wet van 11 april 1936 waarbij de regering gemachtigd wordt het binnenbrengen in België van sommige vreemde publicaties te verbieden.

De heer de Clippele. — Voorstel van wet tot wijziging van het Wetboek van de successierechten.

De heer Cardoen. — Voorstel van wet tot wijziging van titel II, hoofdstuk III, van de gemeentewet.

VOORSTEL (Indiening):

Bladzijde 2268.

De heren Lagasse en Lepaffe. — Voorstel van verklaring tot herziening van de Grondwet.

INTERPELLATIE (Verzoek):

Bladzijde 2268.

De heer Luyten tot de Eerste minister, de Vice-Eerste minister en minister van Economische Zaken en de minister van Landsverdediging en minister van het Brussels Gewest over « de stand van zaken in het dossier legerjeeps en de al dan niet verwezenlijkte compensaties aan de destijds benadeelde firma uit Lier ».

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

M. Nicolas, secrétaire, prend place au bureau.
De heer Nicolas, secretaris, neemt plaats aan het bureau.

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

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

CONGE — VERLOF

M. Vervaet, empêché, s'excuse de ne pouvoir assister à la réunion de ce jour.

Afwezig met bericht van verhindering: de heer Vervaet, belet.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving aangenomen.

MESSAGES — BOODSCHAPPEN

M. le Président. — Par messages du 4 juin 1987, la Chambre des représentants transmet au Sénat, tels qu'ils ont été adoptés en sa séance de ce jour, les projets de loi:

1° Contenant le budget du ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1986;

Bij boodschappen van 4 juni 1987, zendt de Kamer van volksvertegenwoordigers aan de Senaat, zoals zij ter vergadering van die dag werden aangenomen, de ontwerpen van wet:

1° Houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1986;

2° Ajustant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1985;

2° Houdende aanpassing van de begroting van het ministerie van Openbare Werken van het begrotingsjaar 1985;

3° Contenant le budget du ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1987;

3° Houdende de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1987;

4° Contenant le budget du ministère de l'Agriculture pour l'année budgétaire 1986;

4° Houdende de begroting van het ministerie van Landbouw voor het begrotingsjaar 1986;

5° Contenant le budget du ministère de l'Agriculture pour l'année budgétaire 1987;

5° Houdende de begroting van het ministerie van Landbouw voor het begrotingsjaar 1987;

— Ces projets de loi sont inscrits à l'ordre du jour.

Deze ontwerpen van wet zijn op de agenda geplaatst.

6° Modifiant l'article 16 de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations;

6° Tot wijziging van artikel 16 van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen;

— Renvoi à la commission de l'Economie.

Verwezen naar de commissie voor de Economie.

7° Portant approbation du protocole au Traité conclu le 20 juin 1960 entre le royaume de Belgique et le royaume des Pays-Bas au sujet de l'amélioration du canal de Terneuzen à Gand et du règlement de quelques questions connexes, signé à La Haye le 5 février 1985;

7° Houdende goedkeuring van het protocol bij het op 20 juni 1960 gesloten Verdrag tussen het koninkrijk België en het koninkrijk der Nederlanden betreffende de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent en de regeling van enige daarmee verband houdende aangelegenheden, ondertekend te 'sGravenhage op 5 februari 1985;

8° Portant approbation de l'accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la république populaire du Bénin, signé à Cotonou le 14 mars 1985;

8° Houdende goedkeuring van het scheepvaartakkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de volksrepubliek Benin, ondertekend te Cotonou op 14 maart 1985;

9° Portant approbation de l'accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la république islamique de Mauritanie, signé à Bruxelles le 23 novembre 1983;

9° Houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de islamitische republiek Mauritanië inzake de handelsscheepvaart, ondertekend te Brussel op 23 november 1983;

10° Portant approbation du protocole entre le gouvernement du royaume de Belgique et le gouvernement de la République française relatif à l'octroi aux ressortissants belges et français des avantages prévus par les législations des deux pays en faveur des anciens combattants et prisonniers de guerre, signé à Bruxelles le 20 janvier 1986;

10° Houdende goedkeuring van het protocol tussen de regering van het koninkrijk België en de regering van de Franse Republiek betreffende de toekenning aan de Belgische en de Franse onderdanen van de voordelen waarin de wetgevingen van beide landen ten gunste van de oudstrijders en krijgsgevangenen voorzien, ondertekend te Brussel op 20 januari 1986;

11° Portant approbation de l'accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et le gouvernement de la République populaire hongroise concernant l'encouragement et la protection réciproques des investissements, signé à Budapest le 14 mai 1986;

11° Houdende goedkeuring van het akkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de regering van de volksrepubliek Hongarije inzake de wederzijdse bevordering en bescherming van investeringen, ondertekend te Boedapest op 14 mei 1986;

12° Portant approbation de l'arrangement, conclu par échange de lettres datées à Bruxelles le 10 octobre 1985, entre le royaume de Belgique et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à l'application de la législation belge sur les accidents du travail au personnel civil employé par le *Labour Adviser and Legal Employer* des forces britanniques d'Anvers, dénommé LALE;

12° Houdende goedkeuring van de schikking, gesloten door wisseling van brieven gedagtekend te Brussel op 10 oktober 1985, tussen het koninkrijk België en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, betreffende de toepassing van de Belgische wetgeving inzake arbeidsongevallen op het burgerlijk personeel tewerkgesteld door de *Labour Adviser and Legal Employer* van de Britse strijdkrachten Antwerpen, LALE genaamd;

13° Portant approbation de la Convention entre le royaume de Belgique et le royaume des Pays-Bas sur l'assistance mutuelle dans la lutte contre les catastrophes et les accidents, signée à La Haye le 14 novembre 1984;

13° Houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen het koninkrijk België en het koninkrijk der Nederlanden inzake wederzijdse bijstandverlening bij het bestrijden van rampen en ongevallen, ondertekend te 'sGravenhage op 14 november 1984.

— Renvoi à la commission des Relations extérieures.

Verwezen naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen.

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

1° Abrogeant l'article 58 des lois sur la collation des grades académiques et le programme des examens universitaires, coordonnées le 31 décembre 1949;

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

1° Tot opheffing van artikel 58 van de wetten op het toekennen van de academische graden en het programma van de universitaire examens, gecoördineerd op 31 december 1949;

2° Portant approbation de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes, et de l'Annexe, faites à Genève le 6 avril 1974;

2° Houdende goedkeuring van het Verdrag inzake een gedragscode voor lijnvaartconferenties, en van de Bijlage, opgemaakt te Genève op 6 april 1974;

3° Portant approbation de la Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles et du protocole, faits à Rome le 19 juin 1980;

3° Houdende goedkeuring van het Verdrag inzake het recht dat van toepassing is op de verbintenissen uit overeenkomst en van het protocol, opgemaakt te Rome op 19 juni 1980;

4° Portant approbation du protocole à la Convention de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, relatif au financement à long terme du programme concerté de surveillance continue et d'évaluation du transport à longue distance des polluants atmosphériques en Europe (EMEP), fait à Genève le 28 septembre 1984;

4° Houdende goedkeuring van het protocol bij het Verdrag van 1979 betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand, inzake de financiering op lange termijn van het programma voor samenwerking inzake de bewaking en de evaluatie van de bewegingen van luchtverontreinigende stoffen over lange afstand in Europa (EMEP), opgemaakt te Genève op 28 september 1984;

5° Portant approbation du protocole additionnel, signé à New Delhi le 20 octobre 1984, modifiant la Convention entre le gouvernement de la Belgique et le gouvernement de l'Inde tendant à éviter la double imposition et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et le protocole, signés à Bruxelles le 7 février 1974;

5° Houdende goedkeuring van het aanvullend protocol, ondertekend te New Delhi op 20 oktober 1984, tot wijziging van de Overeenkomst tussen de regering van België en de regering van India tot het vermijden van dubbele belasting en het voorkomen van het ontgaan van belasting inzake belastingen naar het inkomen en van het protocol, ondertekend te Brussel op 7 februari 1974;

6° Portant approbation de la Convention entre le gouvernement du royaume de Belgique et le gouvernement de la république populaire de Chine en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, et du protocole, signés à Beijing le 18 avril 1985.

6° Houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen de regering van het koninkrijk België en de regering van de volksrepubliek China tot het vermijden van dubbele belasting en tot het voorkomen van het ontgaan van belasting inzake belastingen naar het inkomen, en van het protocol, ondertekend te Beijing op 18 april 1985.

— Pris pour notification.

Voor kennisgeving aangenomen.

COMMUNICATIONS

Assemblée de l'Union de l'Europe occidentale

MEDEDELINGEN

Assemblée van de Westeuropese Unie

M. le Président. — Le président de l'Assemblée de l'Union de l'Europe occidentale transmet au Sénat, conformément à l'article V(a) de la Charte de ladite Assemblée, le texte de la résolution n° 76 et des recommandations n°s 446 et 448, adoptées par l'Assemblée au cours de la première partie de sa trente-troisième session ordinaire qui s'est tenue à Paris du 1^{er} au 3 juin 1987.

De voorzitter van de Assemblée van de Westeuropese Unie zendt aan de Senaat, overeenkomstig artikel V(a) van het Handvest van gezegde Assemblée, de tekst van de resolutie nr. 76 en van de aanbevelingen nrs. 446 en 448 aangenomen door de Assemblée tijdens het eerste gedeelte van de drieëndertigste gewone zitting, die werd gehouden te Parijs van 1 tot 3 juni 1987.

Renvoi à la commission des Relations extérieures et, pour information, à la commission de la Défense.

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

Parlement européen — Europees Parlement

M. le Président. — Par lettre du 3 juin 1987, le président du Parlement européen a transmis au Sénat:

1. Une résolution sur le procès de huit Namibiens, à savoir MM. Akweenda, Heita, Matthews, Nangombo, Nangolo, Paulus, Shipanga et Tangeni;

Bij brief van 3 juni 1987, heeft de voorzitter van het Europees Parlement aan de Senaat overgezonden:

1. Een resolutie over het proces van acht Namibiërs, de heren Akweenda, Heita, Matthews, Nangombo, Nangolo, Paulus, Shipanga en Tangeni;

2. Une résolution sur les récentes décisions des gouvernements danois et irlandais concernant des réductions des montants de franchise individuelle applicables à leurs citoyens qui franchissent les frontières de la Communauté et d'autres restrictions imposées aux droits de ces citoyens;

2. Een resolutie over het recente besluit van de Deense en Ierse regeringen tot verlaging van de waarde van de goederen die hun staatsburgers bij overschrijding van interne grenzen van de Gemeenschap in hun persoonlijke bagage belastingvrij kunnen invoeren en andere beperkingen van hun rechten;

— Renvoi à la commission des Relations extérieures.

Verwezen naar de commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen.

3. Une résolution sur la situation de l'industrie sidérurgique dans la Communauté européenne;

3. Een resolutie over de toestand van de staalindustrie in de Europese Gemeenschap;

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

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

Fonds des bâtiments scolaires

Fonds voor schoolgebouwen

M. le Président. — Par dépêche du 10 juin 1987, le ministre de l'Education nationale (secteur néerlandais) a transmis au Sénat, le rapport sur l'utilisation des crédits du Fonds national de garantie des bâtiments scolaires au cours de l'exercice 1986.

Bij dienstbrief van 10 juni 1987 heeft de minister van Onderwijs (Nederlandse sector) aan de Senaat gezonden, het verslag over de aanwending van de kredieten van het Nationaal Waarborgfonds voor de schoolgebouwen in de loop van het dienstjaar 1986.

— Il est donné acte de cette communication au ministre de l'Education nationale (secteur néerlandais).

Van deze mededeling wordt aan de minister van Onderwijs (Nederlandse sector) akte gegeven.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1986

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

ONTWERP VAN WET HOUDENDE DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1987

Hervatting van de algemene beraadslaging

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1986

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

PROJET DE LOI CONTENANT LE BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1987

Reprise de la discussion générale

De Voorzitter. — Wij hervatten de algemene beraadslaging over de ontwerpen van wet betreffende de begroting van Openbare Werken.

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

Het woord is aan de heer Van Oorteghem.

De heer Van Ooteghem. — Mijnheer de Voorzitter, vandaag bespreken wij twee en een half begrotingen van Openbare Werken. De aanpassing voor 1985, kredieten die al lang zijn uitgegeven, de begroting voor 1986, die eveneens al lang is uitgegeven en de begroting 1987 die reeds voor de helft is opgesoupeerd.

Wanneer wij over dergelijke procedure met collega's in het buitenland spreken, dan lachen zij zich slap en vinden zij dat een geslaagde Belgenmop. Men zegt dan soms ook dat het er in de Zuidamerikaanse bananenrepublieken niet beter, maar vast ook niet slechter aan toe gaat.

Ik sluit mij aan bij de opmerking van de voorzitter van de commissie voor de Infrastructuur, de heer De Bondt, die gezegd heeft dat bij zijn weten het Parlement nog nooit zo slecht werd behandeld door de regering als nu het geval is. Zo hoort u het ook eens zeggen door iemand van de meerderheid.

De senatoren hebben meer en meer de indruk dat zij alleen nog figuranten zijn in een goedkoop « massa »-spektakel. U mag er dan niet over verwonderd zijn, mijnheer de minister, dat wij op onze honger blijven en dat wij als gewetensvolle parlementsleden van deze gelegenheid gebruik zullen maken om u zoveel mogelijk vragen te stellen — u moet mij verontschuldigen wanneer dit soms technische vragen zullen zijn —, wij hadden daartoe in de commissie immers niet de gelegenheid.

U dient vandaag, mijnheer de minister, een zogenaamde krimpbegroting in, door sommigen een krampbegroting genoemd. Daarin werden ingevolge de besparingen van de regering slechts 64 pct. van de investeringen van 1985 ingeschreven. Men kan de vraag stellen in hoeverre besparingen in een investeringsdepartement politiek en economisch verantwoord zijn. Dergelijke politiek is zeer betwistbaar. Een krimpbegroting heeft een verhoging van de werkloosheid tot gevolg met uiteraard ook een verhoging van de sociale lasten. Het wegnemen wordt erdoor afgetakeld. Vooral in Vlaanderen liggen de wegen er vaak zeer verwaarloosd bij. Zij zijn vol kuilen, er is vaak een gebrek aan goede wegmarkeringen en de lichtsignalisatie is onvoldoende. Dat heeft een groot aantal verkeersdoden tot gevolg.

De globale politiek van Openbare Werken kan men als volgt samenvatten. De kredieten voor Vlaanderen gaan naar de havens; in Brussel naar de gebouwen en in Wallonië naar de wegen. Ik herhaal dat dit een zeer betwistbare politiek is. Immers, hoe men het ook bekijkt, Vlaanderen komt niet aan zijn trekken. De globale uitgaven voor openbare werken bereiken in Vlaanderen 52,2 pct., in Wallonië 42,5 pct. en in Brussel 5,3 pct. Zowel Vlaanderen als Brussel krijgen dus hun rechtmatig deel niet.

Hoe komt die verdeling tot stand? Het departement van Openbare Werken rekent dit zeer simplistisch uit. Men zegt, vermits de havens op Vlaams grondgebied liggen, worden zij bij het Vlaamse gedeelte van de begroting gevoegd. Men vergeet echter dat de havens voor een groot gedeelte van nationaal belang zijn, maar voor een keer wordt daar geen rekening mee gehouden. Dit geldt in zeer grote mate voor de haven van Zeebrugge. De grote aannemers van de haven te Zeebrugge wonen in Brussel en betalen daar belastingen. De meeste bouwmaterialen zoals staal, cement en rotsblokken, komen uit Wallonië. De gasaanvoer is belangrijk voor de energievoorrading van het hele land. Zeebrugge herbergt ook een grote vlootbasis van onze zeemacht en van de NAVO, doch niettemin zijn de compensatiekredieten voor Zeebrugge gedurende vele jaren naar Wallonië gevloeid.

Inzake de wegen en autowegen komt Vlaanderen niet aan zijn trekken. De jongste jaren ging 33,7 pct. van de investeringen voor wegen en autowegen naar Vlaanderen, 56,4 pct. naar Wallonië en 9,9 pct. naar Brussel. Zolang hierin geen verandering komt, mijnheer de minister, zal ik de onrechtvaardige verdeling van de kredieten voor wegenwerken blijven aanklagen. Ik sta niet alleen met mijn protest. Zowel de VTB/VAB als de Sociaal-Economische Raad voor Vlaanderen hebben een zelfde geluid laten horen.

Vlaanderen kreeg de jongste jaren 34,6 pct. van de investeringskredieten voor autowegen en 36,2 pct. van de investeringen voor gewone wegen, daar waar Vlaanderen toch goed is voor 58 pct. van het door voertuigen afgelegde aantal kilometer. Deze situatie is totaal onaanvaardbaar, vooral indien men weet dat Vlaanderen maar 46 pct. van het wegnemen bezit. Wij komen hierop bij het debat over het wegnemen nog terug.

De verdeling van de kredieten voor autowegen en gewone wegen moet dus worden herzien. Het eenvoudigste en meest logische systeem is de verdeling van de kredieten volgens de gewestelijk aanrekenbare verkeersbelasting. Indien men dat systeem afwijst, zou men zich nog altijd kunnen baseren op de vijfjaarlijkse verkeersstatistieken. Ik blijft er echter bij dat de classificatie van het Belgische wegnemen moet worden herzien. Daarna

kunnen de investeringen worden vastgelegd op basis van objectieve en functionele criteria.

In de Kamer werd bij de bespreking van deze begroting heel wat gezegd over het probleem van de filevorming. Wij worden met dit probleem ook dagelijks geconfronteerd via de BRT. De oplossing bestaat niet in het aanleggen van nieuwe autowegen. Daarvoor is er immers geen plaats in ons kleine land.

Bovendien zouden nieuwe autowegen geen fundamentele veranderingen brengen, maar de knelpunten enkel verplaatsen. Het rijkswegnen zou echter wel moeten worden verbeterd. Ook een grotere spreiding van de werktijd zou in ogenschouw moeten worden genomen. Wanneer alle werknemers in België op hetzelfde uur op hun werk moeten zijn en op hetzelfde uur hun werk verlaten, krijgt men natuurlijk duizenden automobilisten terzelfder tijd op dezelfde plaats, met uiteraard filevorming tot gevolg.

Het heeft natuurlijk geen zin om voor die paar uur per dag speciale wegen aan te leggen. Er moet een globaal verkeersbeleid tot stand komen en de werktijd moet meer worden gespreid. Om dit te realiseren is het beter dat het departement van Verkeerswezen en het departement van Openbare Werken worden samengevoegd tot één departement, ressorterend onder één minister, zodat een coherent beleid, op regionale basis, kan worden gevoerd. U moet dan maar met uw partijgenoot, minister De Croo, uitmaken wie de grote baas wordt. Dat is interne partijkeuken. De Volksunie is voorstander van een regionalisering. Ik verwijs naar de landen waar dit beleid met succes wordt gevoerd, zoals bijvoorbeeld in de Bondsrepubliek, waar het verkeer op *Bundesstrassen* en *Landesstrassen* zeer vlot verloopt.

Openbare Werken heeft uiteraard een belangrijke rol in het leefmilieu te spelen. Die rol beperkt zich niet alleen tot beplantingen en groenaanleg. U moet er ook voor zorgen, mijnheer de minister, dat de rijkswegen er mooier bijliggen dan dit nu het geval is. Er wordt een speciale inspanning geleverd om de autowegen schoon te maken, maar de rijkswegen zijn vaak een smerige troep.

Ik heb reeds vaker gezegd, dat het aanleggen van geluidsschermen een zaak van het leefmilieu is. De mensen die langs een autoweg wonen, weten hoezeer verkeersgeluid kan hinderen. U hebt herhaaldelijk beloofd geluidsschermen te laten aanleggen op de E17 te Gentbrugge en op de E40 te Sint-Denijs-Westrem. Steeds weer hebt u uw beloften ingeslikt en verschoven naar een volgend jaar. Wij hopen dat die schermen zo vlug mogelijk worden aangebracht.

Wanneer een filoloog zich vergist, is dat hoogstens een taalfout. Het is niet dramatisch want die fout kan worden hersteld in het *Beknopt Verslag* of in de *Handelingen*. Wanneer een ingenieur zich vergist, kost dat veel geld aan de gemeenschap. Sommige ingenieurs van Openbare Werken vergissen zich meer dan eens. Ik verwijs naar het illustere voorbeeld van de drempel te Zelzate, de tunnel in de bedding van het kanaal Gent-Terneuzen, waardoor schepen vanaf een bepaalde tonnage niet kunnen passeren.

Na de ramp met de *Herald of Free Enterprise* heb ik contact opgenomen met mensen van het loodswezen om hen te vragen of er sterke stromingen zijn vóór Zeebrugge en of die een invloed hadden gehad tijdens de ramp. Zij repliceerden dat de stromingen bestonden op het ogenblik van de ramp, maar dat zij de ramp niet hebben veroorzaakt.

Bij die gelegenheid werden mij plannen getoond waarbij het bewijs werd geleverd dat ingenieurs van Openbare Werken zich kunnen vergissen, zelfs voor vele miljarden. Ik heb u dat plan ook overgelegd, mijnheer de minister. Mensen die dagelijks met het probleem bezig zijn, verklaarden dat het nadeel van een binnenhaven, zoals Antwerpen of Gent, is dat zij een sluis nodig heeft om de toegang mogelijk te maken. Die sluis kost geld en betekent tijdverlies. Een zeehaven daarentegen heeft dat nadeel niet. Die loodsen begrijpen niet waarom in Zeebrugge de kaaimuren in de achterhaven zijn aangelegd in plaats van in de voorhaven. Alle voordelen die Zeebrugge zou kunnen hebben als vlugge haven om maritiem verkeer, passagiers en containers van overzee te ontvangen, gaan verloren wanneer de dokken achter de sluisen zijn gelegen in plaats van er voor. Wanneer dan toch een sluis wordt gebouwd begrijpen zij helemaal niet waarom die pal noordwest is georiënteerd. Op het plannetje dat ik u heb bezorgd, mijnheer de minister, blijkt inderdaad duidelijk dat de sluis noordwest gericht is. Dit betekent dat precies de gevaarlijke noordwestenstormen zonder enige bescherming van een havendam tekeer gaan op de sluisdeuren.

Wij weten dat het de bedoeling is dat kleine havendammetje aan de ingang van de sluis af te breken. De minister heeft dat trouwens zelf gezegd. Men aarzelt nu echter omdat dit nog de laatste bescherming is

tegen de noordwestenstormen die dan volledig vrij spel hebben op de sluisdeuren waardoor deze gemakkelijk onklaar kunnen worden gemaakt aangezien zij op wielen rollen.

Een andere opmerking van de loodsen gaat over de oriëntatie van het noordelijk insteeddok. In de meeste havens tracht men de insteeddokken in visgraatvorm te plaatsen zodat het in- en uitvaren wordt vergemakkelijkt. In Zeebrugge heeft men het klaargespeeld het noordelijk insteeddok parallel met de sluis aan te leggen zodat de schepen twee keer een hoek van 90 graden moeten beschrijven om dat dok te kunnen binnenvaren. Diezelfde mensen begrijpen ook niet waarom men een sluis bouwt van 125 000 ton, voor het verbindingsdok in een waterdiepte voorzien van 17,5 meter, voor het zuidelijk insteeddok eveneens, maar voor het noordelijk insteeddok slechts in een waterdiepte van 13,5 meter voorziet. Hier is de logica blijkbaar helemaal zoek.

Tenslotte vragen zij zich af waarom men een haven bouwt voor metaantankers terwijl men weet dat in heel de wereld gas steeds meer via pijpleidingen wordt vervoerd.

De heer Windels. — Sta mij toe u even te onderbreken, mijnheer Van Ooteghem. De mensen die de haven van Zeebrugge 20 à 25 jaar geleden hebben ontworpen behoren tot de grootste waterbouwkundige specialisten. Zij genieten groot aanzien in het buitenland. Aan de bouw van de haven zijn honderden proeven voorafgegaan, onder meer in het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout. Dat nu, *post factum*, kritiek wordt uitgebracht, door mensen uit de praktijk die het zogenaamd kunnen weten, maar die u niet bij naam noemt, vind ik wel wat bij de haren getrokken.

De heer Van Ooteghem. — Het is inderdaad de eerste keer, mijnheer Windels, dat ik hier op de tribune die kritiek uit. Ik heb die kritiek echter reeds jaren geleden gehoord en ook de heer Van In heeft diezelfde kritiek reeds naar voren gebracht in de Senaat. Ik herinner u in dit verband aan heel wat publikaties waarin de oriëntatie van de sluis te Zeebrugge wordt bekritiseerd. Ik vel hier trouwens geen oordeel. Ik vertolk enkel de kritiek van bepaalde mensen in maritieme kringen.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om die vragen tot de minister te richten. Het Parlement is het beste forum om dergelijke vragen te stellen. De bespreking van drie begrotingen van Openbare Werken is een gelegenheid om het probleem te benaderen.

De heer Windels. — Inzake LNG was er acht jaar geleden een panieksituatie. Toen was er soms nog maar voor twee dagen gasvoorraad voor de verwarming. Men kon niet voorspellen dat de energiebevoorrading acht jaar later totaal anders zou zijn.

De heer Van Ooteghem. — Ook tegen de aanleg van de LNG-terminal is veel kritiek gerezen.

De heer Windels. — Veiligheidskritiek, geen kritiek over het principe van de bevoorrading.

De heer Van Ooteghem. — In de meeste landen waar de aanvoer eerst door tankers gebeurde legde men later pijpleidingen aan, en dit precies uit veiligheidsoverwegingen. Meer en meer liggen de tankers er aan de kade.

Ik constateer alleen de feiten en geef u niet de schuld, mijnheer Windels. Het gaat hier om een vergissing van acht jaar geleden.

Ingenieurs hebben eenzelfde misrekening gemaakt bij de fameuze scheepslift te Strépy sur le canal du Centre. Die werken zijn in 1980 aangevat. U kan in de *Handelingen* nagaan dat collega Bob Maes elk jaar op de tribune is geklommen om te waarschuwen voor « avonturen » en een weg zonder einde. Hij heeft — gelukkig niet postuum — gelijk gekregen: de werken worden onbetaalbaar, wat te wijten is aan het gigantisme en aan de megalomanie van bepaalde ingenieurs.

Ik vraag mij af of er nog enige verhouding is tussen de rentabiliteit en de prijs van het kunstwerk. In het kamerverslag heb ik gelezen dat u zelf niet meer weet welke de einddatum zal zijn: 1995, 1996, 1997? Wellicht kan u ook meteen de uiteindelijke kostprijs meedelen. Ook daarover doen de wildste verhalen de ronde. Welke prijzevolutie voorziet u voor dit technisch wonderwerk voor deze technische *Spielerei* en voor deze toeristische attractie?

In de begroting valt de permanente stijging van de kredieten voor de Europese instellingen bijzonder op. Hoeveel bedraagt precies het budget

dat voor de Europese instellingen wordt voorgeschoten door het ministerie van Openbare Werken? Is de opbrengst een equivalent voor de huurprijs?

De heer Henrion, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op

Mijnheer de minister, uw voorganger, minister Chabert, heeft een kosten-baten analyse voor de prioriteit van de infrastructuurwerken laten opstellen. De verhouding Vlaanderen, Wallonie en Brussel bleef immers onduidelijk. Wij juichten het initiatief om prioriteiten vast te leggen volgens objectieve criteria, toe. Ik weet niet hoeveel de studie heeft gekost. Er werd lang aan gewerkt. Toen de studie klaar was, bent u aan het bewind gekomen. Ik weet niet hoe u de studie van uw voorganger hebt behandeld. Misschien heeft u ze in de papiermand geworpen. Bij mijn weten gebruikt u ze niet meer. Ik vind dat zeer spijtig want ik had gehoopt dat u met het oog op de continuïteit van het beleid op deze studie zou voortbouwen om objectieve criteria aan te leggen voor het uitvoeren van de openbare werken. Wij stellen vast dat vaak lukraak werken worden uitgevoerd en dat zelfs wegen die voor 90 pct. zijn aangelegd niet meer worden voltooid om voor mij onbegrijpelijke redenen.

Ik geef een paar voorbeelden uit mijn eigen gewest en ze zijn zeker niet limitatief. Aan de industrieweg van het kanaal Gent-Terneuzen wordt reeds jaren gewerkt. Er ontbreekt nog een stuk van 255 miljoen, maar de weg geraakt niet klaar. De vele miljoenen die reeds werden geïnvesteerd, renderen niet. Hetzelfde geldt voor de grote ring rond Gent. Hij werd geconcepied om de kleine ring te ontlasten. De kleine ring moet op zijn beurt het stedelijk verkeer in de Kuip van Gent ontlasten. Zolang de grote ring niet klaar is, kan de kleine ring niet worden ontlast. Nu probeert men in Gent de fameuze verkeerslussen uit. Allerlei systemen worden uitgedacht om te beletten dat de stad zou verstikken. De grote oorzaak, het niet-voltooiën van de grote ring, wordt niet weggenomen.

Ook op de kleine ring zijn heel wat werken noodzakelijk, nochtans wordt hij ook niet afgewerkt. De tunnel aan de Dampoort en de tunnel aan de Heuvelpoort wachten nog steeds op uitvoering. Dit geldt ook voor de werken aan de Hoge Weg.

Hetzelfde is het geval voor de kalibrering van de Leie. De Leie moet over de hele lengte toegankelijk worden gemaakt voor schepen van 1 350 ton, tot aan de Franse grens. De werken zijn, op enkele tientallen miljoenen na, voltooid. Ook daar blijft Openbare Werken hopeloos achterwege. Het is absoluut nodig de aangevatte werken zo spoedig mogelijk te beëindigen.

De drie grote havens worden vaak als concurrenten beschouwd. Ik vind dat fout. De drie havens kunnen elkaar perfect aanvullen als ze aan taakverdeling zouden doen. Gemeenschappelijk overleg is daarvoor dringend vereist. Het is vooral noodzakelijk gemeenschappelijk aan promotie in het buitenland te doen. Nu beleven wij de gekke situatie dat de havenkapitein van Zeebrugge, die van Gent en die van Antwerpen om de drie maanden afzonderlijk in buitenlandse havens verschijnen, telkens met hun dia's, met hun promotiecampagne, met hun relatiegeschenken. Dat geeft het optreden van onze drie havens geen stijl.

Mijnheer de minister, ik wil hier een suggestie doen die niet direct voor u is bestemd maar die wel verband houdt met de havenproblematiek. U weet dat er grote problemen zijn voor de studenten van onze zeevaartschool. Onze handelsvloot is langzaam aan het uitsterven — of aan het « verluxemburgen » — en ik vrees dat op een bepaald ogenblik heel wat studenten van de zeevaartscholen geen werk meer zullen vinden. In maritieme milieus wordt vaak gezegd dat men in het buitenland veel beter zou zijn met maritieme attachés dan met handelsattachés.

In Rio de Janeiro bijvoorbeeld is België veel beter gediend met een maritieme dan met een handelsattaché, omdat deze laatste waarschijnlijk weinig benul heeft van havenproblemen, terwijl de maritieme attaché precies weet hoe hij promotie moet voeren voor onze havens, hij kent hun specialisatie en hij weet welke informatie hij moet doorspelen. Wij zouden de studenten van de zeevaartschool een uitstekende dienst bewijzen door in bepaalde strategische punten maritieme attachés te benoemen.

Ik verzoek de minister de kredieten voor de havens niet lukraak te bepalen, maar in verhouding tot de tewerkstelling en de trafiek. Men vertelt dat de minister een tienjarenplan klaar heeft voor de havens voor de periode 1986-1995, met een jaarlijkse investering van 15,5 miljard. Het zou voor het Parlement interessant zijn daarover enige informatie te ontvangen.

In de begroting 1987 is voor de haven van Gent 560 miljoen ingeschreven, terwijl voor Antwerpen en Zeebrugge telkens meer dan 3 miljard is uitgetrokken. De minister zal toegeven dat deze verhouding niet redelijk kan worden genoemd. In Gent spreekt men terecht van discriminatie.

Volgens de gegevens over de jongste jaren heeft Gent 6,5 pct. gekregen van de nationale investeringen, Zeebrugge 62,5 pct. en Antwerpen 31 pct.

Openbare Werken heeft op 9 jaar tijd voor 6 miljard verbeteringswerken doen uitvoeren in de Gentse kanaalzone. In een jaar tijd werd in de Gentse kanaalzone een toegevoegde waarde van 50 miljard gerealiseerd.

De jongste vijf jaar heeft Openbare Werken voor 4 miljard investeringen geplaatst in de Gentse haven en dit heeft voor de Schatkist 160 à 170 miljoen opgebracht. Hiervoor baseer ik me op de studie van professor Anselin.

Investeringen voor openbare werken in havens zijn zeer rendabel en brengen vrij vlug op. Ik pleit dus voor ruimere kredieten voor de havens.

De haven van Gent biedt rechtstreeks werk aan 25 000 personen en onrechtstreeks nog eens aan 25 000 personen. 50 000 gezinnen leven van deze haven. Stilstand is achteruitgang. Gent is verplicht de haven steeds verder uit te bouwen. Het is bewezen dat Gent die enorme opdracht aankan, als de infrastructuur verder wordt uitgebouwd.

Deze haven heeft zich langzamerhand ontwikkeld van een regionale naar een van de grote Europese havens en kan worden vergeleken met Amsterdam, Bremen, Bremerhaven en Duinkerken. De trafiek bedroeg in 1986 iets minder dan het vorige jaar, maar nog altijd 24 miljoen ton. Dit jaar zijn er 4 469 zeeschepen de haven binnengevaren. De Gentse haven alleen is bijgevolg goed voor de helft van de aangroei van de trafiek in de Belgische zeehavens.

Ik zet nog even de grote problemen van de Gentse haven op een rijtje. Het kluisendok moet er zo vlug mogelijk komen. De haven zit op het ogenblik barstensvol. Er is grote vraag naar nieuwe diepwatergebonden terreinen.

Wij kunnen die niet aanbieden omdat er geen plaats meer is. Wij remmen daardoor de economische groei en de tewerkstelling van ons Gewest af. De werken aan het Kluisendok waren gepland voor 1987. Tot mijn verbijstering en teleurstelling vind ik daarvan niets terug in uw begroting tenzij de luttele 5 miljoen voor het simulatoronderzoek.

Wij hebben om commerciële redenen, maar ook om veiligheidsredenen een nieuwe westersluis nodig. Dat probleem bestaat al lang. Wij hopen dat uw belangstelling ervoor niet vermindert.

Mijnheer de minister, men mag er niet aan denken wat er zou gebeuren bij aanvaring van een van de sluisdeuren in Terneuzen. De Gentse haven zou voor lange tijd onbruikbaar zijn. Ik hoop dat de onderhandelingen met Nederland op dat stuk worden voortgezet en zo vlug mogelijk tot een goed einde kunnen worden gebracht.

Er moet ook dringend een oplossing komen voor de autoschepen. Het probleem dateert van 1981. De bruggen te Terneuzen zijn fout geconcepieerd. Zij kunnen niet in verticale stand worden geplaatst, ze blijven altijd in schuine stand staan. Dat heeft tot gevolg dat de autoschepen met een hoge opbouw bij felle wind tegen de bruggen dreigen aan te varen. Het resultaat is dat er maar mag worden geschut bij windkracht 3. Schepen die enkele dagen moeten wachten tot de wind wat minder sterk wordt, verliezen ruw geschat 1 miljoen per dag. Daarbij komt dat hun vaarschema in het gedrang komt, zodat zij uiteindelijk nog veel meer verlies lijden dan 1 miljoen per dag. Bovendien zijn er bakken, supplementaire loods en sleepboten nodig, zodat elke schutting een supplementaire kost van ongeveer 100 000 frank meebrengt. Het aanpassen van die sluis is dringend nodig als wij de trafiek van de autoschepen willen behouden. Dat is van belang vermits de autobedrijven Honda en Volvo daar gevestigd zijn. Het is niet mogelijk de bruggen die niet verticaal kunnen worden gezet, aan te passen. Daarvoor zouden de bruggenhoofden moeten worden gewijzigd en zouden nog andere aanpassingswerken moeten gebeuren. Het zou veel eenvoudiger zijn dezelfde oplossing toe te passen die in bijna alle havens ter wereld wordt gebruikt, namelijk de sluisdeuren zelf dienst laten doen als weg waarover het verkeer rijdt.

In verband met de subsidiëring van de havenwerken is er een nieuw probleem gerezen. De subsidiëring was tot nu toe gebaseerd op een koninklijk besluit van 1970. Dat betekent dat de infrastructuurwerken voor 100 pct. door de Staat worden gesubsidieerd terwijl de superstructuur voor 60 pct. door de Staat en voor 40 pct. door de stad wordt betaald. Er is nu een regeling uitgedokterd waarbij alleen nog de toegangswegen voor 100 pct. worden gesubsidieerd, de renovatie voor 80 pct. en alle overige werken voor 60 pct. zodat de stad 40 pct. moet

bijpassen. Ik kan mij vergissen, want ik ben geen hartstochtelijk lezer van het *Staatsblad*, maar men zegt mij dat het nieuwe koninklijk besluit nog niet is verschenen. Men subsidieert niet meer op basis van het oude koninklijk besluit en men wil nog niet subsidiëren op basis van het nieuwe koninklijk besluit zodat de hele zaak achterstand dreigt op te lopen.

Gent wordt in dit alles gestraft voor haar zuinig beheer. In plaats van nieuwe kaden aan te vragen, is Gent begonnen met het renoveren van de oude kaden.

Deze renovatie werd voor 80 pct. gesubsidieerd door de Staat en de stad heeft voor 20 pct. bijgedragen.

Nu de oude kaden gerenoveerd zijn en Gent voor de nieuwe kaden een beroep zou willen doen op de regeling van 100 pct. subsidiëring, zegt men plots dat dit niet meer gaat, en dat Gent 40 pct. van de kostprijs van de werken moet bijpassen. De stad Gent wordt dus slecht beloond voor haar spaarzaamheid. De aanvragen voor de werken werden nochtans tijdig ingediend. Voor de verlenging van de kade van Ghent Coal werd een bedrag van 125 miljoen uitgetrokken, voor de kaaimuur te Langerbrugge 80 miljoen en voor de kaaimuur van het Zuiddok 120 miljoen. Het departement van Openbare Werken heeft deze werken aanvaard, maar nooit uitgevoerd. Door alles op de lange baan te schuiven, is het departement er de oorzaak van dat Gent die subsidiëring tegen 100 pct. niet meer kan genieten. Een bedrag van 300 miljoen vastleggingskredieten van de oude regeling werd overgeheveld naar de nieuwe regeling en de stad Gent moet 200 miljoen bijpassen.

Voor de papierfabriek van Langerbrugge rijst ook een probleem. Op 14 juli 1983 heeft u in een brief aan de stad Gent beloofd de kredieten voor de bouw van een 150 meter lange kaaimuur op de begroting van 1984 in te schrijven. Op de begroting van 1986 stond de begroting van diezelfde kaaimuur nog steeds ingeschreven en ook op de begroting van 1987 vinden wij ze weer terug. De eerste steen moet echter nog altijd worden gelegd. Wanneer gaat men met de bouw van die kaaimuur beginnen? In de papierfabriek van Langerbrugge werd immers voor 3,5 miljard geïnvesteerd, op voorwaarde dat het departement van Openbare Werken tijdig zou zorgen voor de kaaimuur. Het departement houdt echter zijn woord niet en de papierfabriek komt wegens plaatsgebrek in moeilijkheden.

Ik herinner u nog aan een andere afspraak, mijnheer de minister. In juni 1985 hebt u aan de stad Gent beloofd dat prioriteit zou worden verleend aan de Gentse havenwerken. Het departement van Openbare Werken zou die werken uitvoeren. Een commissie onder leiding van mevrouw Kreps zou een plan voor die werken moeten opmaken. In juni 1986 was de commissie klaar met de besluiten. Een ambtenaar van Openbare Werken moest tegen september 1986 een rapport opmaken over de besluiten van de commissie. Dit rapport werd echter pas ingediend in mei 1987. U beweert nu dat de werken niet kunnen worden ingeschreven op de begroting, omdat het rapport te laat werd ingediend. De stad Gent treft hier geen schuld.

Tot slot, mijnheer de minister, wil ik nog verwijzen naar het *Beknopt Verslag* van de bespreking van uw begroting in de Kamer. In artikel 63.14 van de begroting worden voor 110 miljoen frank kredieten ingeschreven. Ik lees: «Het dossier moet door de stad worden overgezonden. Ik zal het pas dan kunnen behandelen». Ik heb de stad Gent hierover aangesproken en zij beweert dat alle dossiers klaar zijn en tijdig werden ingediend. Wanneer ze niet op het kabinet Openbare Werken zijn beland dan is dat de schuld van Openbare Werken zelf en niet van de stad.

Op de begroting van 1986 was voor de haven van Gent een bedrag van 375 miljoen ingeschreven. De ministerraad heeft daar na aandringen van de stadsmagistraten 475 van gemaakt. Van die 475 miljoen werden er 171 in 1986 vastgelegd. 300 miljoen werden niet vastgelegd. De begroting voor 1987 voorzag in 560 miljoen voor de haven van Gent. Op 31 oktober 1986 heeft de ministerraad beslist om daar nog een schep bovenop te doen. Zo kwam men tot 810 miljoen. Hoeveel zal daarvan worden vastgelegd? Wij vinden die 810 miljoen niet terug in de begroting. Volgens de commissie voor de Infrastructuur van de Kamer en volgens het *Beknopt Verslag* heeft de regering op 31 oktober beslist 250 miljoen extra toe te kennen aan Gent. Zelf hebt u, mijnheer de minister, herhaaldelijk gezegd — ook in openbare vergadering van de Kamer van 3 juni 1987 — dat aan de Gentse haven 275 miljoen extra zal worden toegekend. Ik zoek in de begroting tevergeefs naar die 275 miljoen extra. Wij zijn die fraaie beloften langzamerhand gewoon geraakt. Elk jaar opnieuw belooft u bijkomende miljoenen. Maar het resultaat is dat uiteindelijk nog minder wordt toegekend dan het jaar voordien. In plaats van fraaie beloften, willen wij concrete cijfers, zwart op wit neergeschreven in

het begrotingsdocument. Om de regering de mogelijkheid te bieden de beloften na te komen die ze heeft afgelegd in oktober 1986 en op 3 juni van dit jaar in de Kamer, heb ik een amendement ingediend dat ertoe strekt de kredieten voor de haven van Gent met 275 miljoen te verhogen. En aangezien dit amendement de beloften van de regering en van de minister noch min noch meer wil waarmaken, ben ik ervan overtuigd dat de minister mijn amendement met veel enthousiasme zal begroeten. Ik dank hem bij voorbaat voor de goedkeuring ervan. (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

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

M. Grosjean. — Monsieur le Président, un étranger qui aurait la patience d'écouter nos débats penserait sans doute que seuls les parlementaires de l'opposition se manifestent. En réalité, c'est beaucoup moins simple, ou beaucoup plus simple, suivant le point de vue où l'on se place. En effet, je n'ai entendu jusqu'à présent que des critiques, opposition et majorité confondues. Il s'agit évidemment là d'un signe supplémentaire de l'agonie d'un gouvernement qui n'en finit pas de mourir.

Voltaire a dit: «La méfiance mène à la trahison». Cette phrase, monsieur le ministre, pourrait servir d'épithète au gouvernement dont vous faites encore partie. Votre département a été, ces derniers mois, particulièrement ébréché, notamment par la presse.

Certes, dans ce genre de procès, on ne sait pas toujours où se trouve la vérité, la «vraie» vérité! et je crois qu'on ne peut vous accuser de porter seul tout le poids de la responsabilité de travaux inutiles qui sont, il est vrai, particulièrement choquants pour l'opinion, habituée à plus de rationalité dans sa vie quotidienne.

Mais je voudrais revenir à ma précédente intervention, au cours de laquelle j'avais, il y a quelques mois déjà, mis en évidence certaines anomalies dans la gestion de votre département, anomalies qui me font craindre que certaines erreurs pourraient se répéter dans un futur proche.

J'avais relevé, d'une part, que la réduction des montants des crédits posait évidemment, et de surcroît, le problème de la sélection des dossiers qui peuvent être engagés et, d'autre part, que l'avis de l'administration n'était plus sollicité dans ce choix, ces décisions étant prises au niveau du cabinet. S'agissant souvent de dossiers déjà adjugés et souvent très importants pour les firmes, je vous ai fait remarquer que cette situation ne me paraissait pas très saine.

Vous m'avez répondu que vous consultiez toujours l'administration, mais je doute, persiste et signe en vous avouant qu'aujourd'hui, je ne vois guère mieux sur base de quels critères se fonde le choix de faire engager tel ou tel dossier.

Par ailleurs, le programme physique 1987, habituellement élaboré en juin de l'année précédente, a pris du retard, empêchant ainsi l'administration des Routes de planifier des travaux qui nécessitent souvent — et vous le savez mieux que quiconque — une longue gestation due principalement aux expropriations.

Votre département est fort décrié depuis quelques mois par l'ensemble des médias et vous avez, en le défendant, ce qui est bien, souvent argué de tergiversations administratives et politiques pour expliquer quelques-uns des cas qui avaient été mis en évidence. Mais ne craignez-vous pas, maintenant que l'orage est passé, avoir ainsi laissé votre administration dans l'incertitude en lui donnant tardivement les directives précises, concernant les programmes 1986 et 1987?

Cela ne risque-t-il pas de reproduire les difficultés que vous aviez dénoncées, pour défendre votre administration, face aux quolibets dont on la gratifiait à propos de travaux inutiles?

Je ne peux donc que plaider pour une meilleure programmation des travaux et des projets. Hélas, comme le souligne le rapport transmis par la Chambre des représentants sur le budget 1987, il ne semble pas y avoir de visées à long terme dans la politique des travaux publics.

Notons d'ailleurs, s'agissant d'infrastructures — c'est une remarque générale —, que le fait de séparer Communications et Travaux publics est déjà, en soi, une source d'éparpillement et de doubles emplois.

La programmation triennale des investissements publics, passée sous le boisseau en 1986 et en 1987, permettrait peut-être de rectifier le tir. Mais il faut reconnaître que la directive budgétaire, pour 1988 à 1990, fixant des enveloppes globales dans lesquelles les départements établissent eux-mêmes leurs priorités, n'est pas de nature à favoriser une attitude cohérente à long terme.

Quel est votre sentiment sur cette programmation, telle qu'elle est conçue aujourd'hui? Etes-vous d'accord avec celle-ci?

Si la cohérence ne se manifeste pas au plan général des infrastructures, force est de constater, en outre, qu'au sein même du département des Travaux publics, se manifestent des tendances pour le moins centrifuges.

Ainsi en va-t-il de l'administration de l'électricité et de l'électromécanique.

De nombreuses critiques ont été adressées au sujet du fonctionnement de cette administration dont l'indépendance va croissante. Or, celle-ci devrait rester un instrument technique pour les autres branches de l'administration, mais ce n'est malheureusement pas le cas. En matière de route, par exemple, l'AEE dispose maintenant du droit de passer des marchés. Cette question a été abordée au moment des discussions en commission, mais je souhaiterais obtenir de plus amples renseignements à ce sujet.

La façon dont l'AEE passe les marchés, selon la procédure de l'adjudication-stock, entraîne les critiques et de l'Inspection des finances et de la Cour des comptes. Vous avez contesté que cette administration procède à de telles adjudications, mais divers témoignages me laissent penser le contraire. Maintenez-vous vos affirmations?

Cette procédure aurait d'ailleurs amené un dépassement de deux milliards de crédits de paiement en 1986. Est-ce exact? Comment ce dépassement sera-t-il apuré? Où en sont les factures de consommation d'électricité de l'éclairage des autoroutes?

A titre d'exemple sur le fonctionnement de l'administration de l'AEE, je voudrais citer deux faits récents, peut-être mineurs, qui se sont passés dans ma région.

Pendant près d'un an, la route nationale 3 appelée route Charlemagne, a été privée de l'éclairage public et, particulièrement, à un carrefour dangereux appelé carrefour de la Maison blanche.

Après de nombreuses interventions téléphoniques, puis écrites, au service régional de l'AEE, de guerre lasse, je me suis adressé à vous par le truchement des *Questions parlementaires*, puisqu'il m'était répondu que la non-intervention provenait d'un manque de crédits. Ma dernière question était: «Attendez-vous que survienne un accident grave pour intervenir?».

Deux semaines plus tard, un accident, survenu au carrefour précité, provoquait la mort de trois jeunes gens. Il est établi que l'excès de vitesse a provoqué l'accident et non le manque d'éclairage, mais il est bizarre que, quinze jours plus tard, l'éclairage public fonctionnait à nouveau. Les crédits seraient-ils arrivés entre-temps?

M. Olivier, ministre des Travaux publics. — En quinze jours?

M. Grosjean. — Mais oui! Pendant un an, on n'observe aucune réaction; l'accident survient et, deux semaines plus tard, toutes les réparations sont effectuées. J'ai posé des questions techniques auxquelles il ne m'a pas été répondu.

Je voudrais évoquer un autre exemple du même type.

Pendant plus de deux mois, l'éclairage de l'autoroute Roi Baudouin, à hauteur des ponts de Baelen et d'Elsaute, a fonctionné nuit et jour, malgré plusieurs appels de mon administration communale, alertée par des riverains écoeuvés de cette gabegie.

En l'absence de réponse et ayant une nouvelle fois écrit à cette administration qui se méfie car elle sait que je pose des questions parlementaires, je me suis vu répondre que c'était pour des raisons d'ordre technique que l'éclairage avait été maintenu en fonction pendant tout ce temps-là. Faut-il vous dire qu'en tant que technicien-électricien, je ne peux comprendre, d'un point de vue technique, une telle réponse?

En résumé ne pensez-vous pas que le rôle et le fonctionnement de l'AEE devraient être revus de fond en comble, au sein du département?

En matière d'incohérence d'ailleurs, on peut aussi noter le rôle souvent critiqué de la Commission des bâtiments publics qui demande à l'administration des bâtiments des justifications relatives aux constructions. C'est un souci louable certes, mais est-ce bien à la Régie des Bâtiments de justifier, par exemple, la construction d'un bâtiment pour la gendarmerie, alors que l'Inspection des finances a déjà marqué son accord sur le projet?

Ceci n'a-t-il pas pour effet, vu la multiplication des rapports et des questions, de retarder les travaux?

Autre exemple: avant la construction d'un petit building sis au centre de ma commune et à 50 mètres de la gare, situation idéale donc, j'étais intervenu auprès de l'entrepreneur pour réserver et aménager un étage à destination des services des Recettes et du Contrôle des contributions,

actuellement installés dans des bâtiments distincts, peu aptes à leur permettre de rendre les services demandés.

L'administration des Finances a marqué son accord sur cette proposition, mais finalement votre administration y a opposé un refus, prétextant un manque de crédits. Or, il est patent que le directeur général ou le secrétaire général appliquent une politique suivant laquelle il serait préférable d'acheter plutôt que de louer à des prix dépassant souvent l'entendement. Dans le cas présent, ils pouvaient acheter ou louer, mais cela ne s'est pas fait.

J'ai évoqué, il y a un instant, les retards apportés dans la réalisation des travaux, retards dommageables, d'une part, parce qu'ils peuvent entraîner le paiement d'intérêts de retard et, d'autre part, parce que les entrepreneurs privés, dans une conjoncture difficile, doivent pouvoir programmer, de façon précise, leurs activités. A un moment où les programmes ont été réduits, et où le secteur de la construction se débat dans des difficultés absolument insurmontables, il convient d'insister, une fois de plus, sur le fait que les commandes publiques constituent le support essentiel de l'activité des entreprises. Il ne faut pas oublier non plus que dans le secteur de la construction, les retombées directes sur l'emploi, et indirectes sur la fiscalité, d'un investissement, sont très importantes puisqu'elles représentent pratiquement les deux tiers du montant initial investi.

C'est la raison pour laquelle le ministère des Travaux publics devrait avoir conscience du rôle fondamental qu'il peut jouer dans la recherche d'une solution à la crise qui affecte, faut-il le rappeler, un des rares secteurs à caractère essentiellement national et gros producteurs d'emplois.

Mais en a-t-il réellement conscience? Je ne le pense pas car on cherche en vain une perspective industrielle, ou une volonté de soutien de l'activité dans votre programme puisque les besoins propres des administrations fondent de plus en plus les priorités du programme.

Monsieur le ministre, le cours des choses doit changer.

N'est-ce pas M. Louis Michel qui, dans une récente *Carte blanche* du journal *Le Soir*, réclamait une relance des investissements publics permettant une relance sélective? Ce n'est d'ailleurs pas la première fois qu'il reprend à son compte une idée déjà lancée par d'autres, notamment par M. Spitaels, il y a plus de deux ans.

N'est-ce pas aussi l'OCDE qui réclame une augmentation des investissements publics? N'est-ce pas enfin un député UDF qui lançait en France il y a peu, et je cite: «Je suis libéral, l'équilibre social dépend aujourd'hui des investissements publics, générateurs de travail dans le secteur privé».

Pour la petite histoire, le député en question s'appelle M. Deprez, mais il semble qu'il n'ait rien à voir avec l'ami intime de M. Louis Michel.

A ce stade, vous invoquez, en guise de réponse, de «truc» — si vous me permettez l'expression — les financements alternatifs, comme au Liefkenshoektunnel.

Sur le fond on est en droit de se demander si le but réellement poursuivi sous leur couvert, n'est pas de procéder à une débudgétisation des dépenses d'investissement, plus subtile encore que celle imaginée lors de la création des intercommunales autoroutières. Existerait-il des méthodes de financement autres que le péage qui soient moins coûteuses pour la collectivité que les emprunts? Les nombreux calculs faits, depuis des années, par la Régie des Bâtiments ont prouvé que le *leasing* était incontestablement moins intéressant pour le Trésor que l'achat ou la construction de bâtiments, avec financement classique par l'emprunt. Si d'autres moyens, plus intéressants, existent, comment se fait-il qu'on n'y ait pas pensé plus tôt alors que la situation financière de l'Etat, et notamment du Fonds des routes, est catastrophique, depuis plusieurs années déjà?

La part croissante des moyens affectés à la charge d'intérêt constitue d'ailleurs un sujet supplémentaire d'inquiétude et le rapport de la Chambre le souligne avec raison.

On peut d'ailleurs s'étonner que cette énorme masse de moyens affectés à cette fin au budget des Travaux publics ne suscite pas, chez d'aucuns, les mêmes réactions négatives que lorsqu'il s'agit de certaines sociétés de transports publics. C'est évidemment la marque d'un choix fondamental, fait en Belgique, en matière de transports, mais il s'agit d'un autre débat, que j'entamerai à une autre occasion.

Permettez-moi, monsieur le ministre, de vous poser une dernière question de détail.

En 1985, vous avez pris position au sujet de l'application des circulaires relatives à la réévaluation de l'actif de l'Association intercommunale pour le démergement et l'épuration de la région liégeoise, mieux connue sous le sigle AIDE.

Pouvez-vous m'assurer que les sommes prévues à l'article 63.04 du budget de 1987, sous l'intitulé «Autorisations nouvelles 1987», sont effectivement destinées à régulariser la dette antérieure à l'égard de l'AIDE, relative aux amortissements imposés par l'autorité de tutelle? Vous comprendrez mieux le pourquoi de cette question lorsque vous saurez que je suis membre du collège des commissaires de cette intercommunale et, qu'en cette qualité, je suis conscient de l'importance vitale des projets qu'étudie cet organisme, au service de nombreuses communes, dont la mienne, notamment dans le cadre des stations d'épuration et de démergement.

Monsieur le ministre, toutes les questions et considérations, émises il y a quelques minutes, m'incitent à dire que vous réglez, mais que vous ne gouvernez pas. Il est vrai que c'est actuellement le cas pour l'ensemble du gouvernement.

Il est temps que notre pays, nos Régions et nos Communautés retrouvent enfin à leur tête des hommes connaissant leurs dossiers, capables de gouverner, de diriger et surtout de décider. J'ai le sentiment très net que ce jour est proche. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

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

De heer Seeuws. — Mijnheer de Voorzitter, Openbare Werken is een uitermate belangrijk departement voor 's lands economie. Overheidsinvesteringen op dit terrein werken rechtstreeks de economische bedrijvigheid in de hand en hebben een directe invloed op de tewerkstelling.

Het kan natuurlijk ook anders. De politiek van de huidige regering in de voorbije jaren bewijst zulks. Het huidige beleid van Openbare Werken werkt eerder remmend op de economische activiteiten en er gingen, alleen al in de bouwsector, 100 000 jobs verloren.

Het is dan ook met gemengde gevoelens dat ik mij, namens de SP-fractie, in dit begrotingsdebat meng. Te meer omdat de Kamer van volksvertegenwoordigers reeds uitvoerig deze al grotendeels opgesoupeerde begrotingen van 1986 en 1987 heeft besproken.

We kunnen alleen nog beamen wat reeds over de blinde besparingspolitiek van de regering tot vervelens toe is gezegd.

Openbare Werken staat trouwens model voor het huidige beleid: 35 pct. minder ter beschikking dan het reële budget van het jaar tevoren; leven op voorlopige kredieten en de begroting laten goedkeuren als alles al lang is uitgegeven, is natuurlijk het beste middel om het initiatiefrecht en de effectieve controle van het Parlement te ontwijken.

Van wie kan men nu redelijkerwijze verwachten, behalve natuurlijk van een meerderheid die niet anders kan en mag, voorzieningen goed te keuren die in de werkelijkheid al lang zijn achterhaald?

Terecht klaagt de grote baas van de «Nationale Confederatie van het bouwbedrijf» aan «dat een lange-termijnplanning ontbreekt».

Nu men staat aan te schuiven om ook nog eens een overheidsopdracht te kunnen meepikken, erkent men ook van patronale zijde «dat men in ons land op 10 jaar tijd zoveel wegen heeft aangelegd als men in feite over 25 jaar had moeten bouwen».

En de wegenbouw is niet het enige voorbeeld van een gebrek aan lange-termijnvisie. We klagen trouwens zelf sinds jaren een onvoldoende visie aan op een coherente verkeerspolitiek en op een beleid inzake verkeersveiligheid. De ministers van Openbare Werken en van Verkeerswezen zouden hierbij hand in hand moeten gaan, maar dat is blijkbaar, zelfs onder gelijkgezinde geloofsgenoten, te veel gevraagd.

Dat diezelfde reeds geciteerde patroon van de wegenbouwers «tevens in hoge mate pleit voor de beperking van het privé-vervoer en voor maatregelen ten gunste van het openbaar vervoer», onder meer als middel om de overbelasting van de wegen tegen te gaan, ontgaat blijkbaar onze excellenties, die wellicht liever, ieder voor zich, verder op hun manier aanmodderen in de besparingsstrategie die hun wordt opgelegd.

Men kan zich dus inderdaad afvragen welke zin deze begrotingsbespreking nog heeft. Vraag is trouwens of dit hoe dan ook nog realistische begrotingen zijn.

Als we met ambtenaren spreken, de gespecialiseerde pers lezen, kennis nemen van jaarverslagen van parastatale instellingen van het departement, van antwoorden op parlementaire vragen en van verslagen van de bevoegde commissie voor de Infrastructuur blijkt steeds weer hetzelfde.

De begroting is fictief, is niet gebaseerd op de realiteit. Ik heb het vooral over het in stand houden van het patrimonium. Het patrimonium van Openbare Werken: wegen, waterwegen, gebouwen, is enorm. Het dient echter ook degelijk te worden onderhouden. Hier knelt het schoentje. De toegekende kredieten op titel I — lopende uitgaven — zijn te klein. Hoeveel te klein?

Bij de wegen weten we het: ze moeten worden verdubbeld.

Bij de waterwegen schuift men de onderhoudskredieten voor het baggeren van de toegangswegen door naar de investeringen; de waterlopen zelf worden onderhouden op buitengewoon onderhoud.

Wat zijn de behoeften? In Nederland heeft men hierover een onderzoek gedaan, waarvan het verslag aan het Parlement zal worden voorgelegd. Niets van dit alles bij ons.

Ook de Regie van de Gebouwen worstelt met een tekort aan krediet voor onderhoud en instandhouding. De dienst voor buitengewoon onderhoud springt hier voor een gedeelte bij. Welke zijn de behoeften?

Kan de Senaat van de minister de verzekering krijgen dat voor de bespreking van de begroting 1988 een verslag zal worden ingediend over de echte behoeften aan onderhoud van de grote sectoren van het departement? Dit lijkt mij een primordiaal gegeven te zijn bij de uitwerking van de politiek van het departement.

Ik ben er zeker van dat ook de minister van Begroting hiervoor zal waken, want ook bij «minder Staat» moeten de wegen veilig blijven, de waterwegen en de havens toegankelijk en de gebouwen bedrijfszeker zijn.

Wat het onderhoud van de wegen betreft, hamert de directeur-generaal van het betrokken bestuur reeds jaren op dezelfde spijker in conferenties en in de jaarverslagen van het Wegenfonds. Het Planbureau heeft er ook over gesproken.

De minister geeft openlijk toe in antwoorden op parlementaire vragen, ja zelfs in de bespreking van zijn begroting, dat de kredieten voor het onderhoud van de wegen moeten worden verdubbeld. Nochtans blijven deze kredieten op hetzelfde peil, erger nog, ze verminderen zelfs.

Daarenboven worden voor het vereffenen van facturen — van de vorige jaren — voor de verlichting van de wegen de kredieten voor het onderhoud van de infrastructuur «afgenomen». Nochtans is wetenschappelijk bewezen dat onoordeelkundig uitgesteld onderhoud tot versnelde degradatie van de weg leidt. Op de duur zullen al onze wegen vergaan tot puin en moet een vijf- tot tienvoud worden betaald van wat een aangepast onderhoud thans zou kosten. De echte rekening wordt opgeschoven naar de toekomst, naar de opvolgers. De factuur zal nochtans vroeg of laat worden voorgelegd. Men moet de realiteit onder ogen durven zien.

In een gespecialiseerd tijdschrift lezen we: «Het ogenblik waarop onderhoudswerken aangevat moeten worden, kan nauwkeurig bepaald worden: een weg met een gemiddelde levensduur van 20 jaar takelt gedurende de eerste 15 jaar voor 40 pct. af. Tijdens de volgende 3 jaar verdubbelt de aftakeling. Op dat ogenblik wordt de kostprijs met 5 vermenigvuldigd.»

Ik spreek thans de grote wegen in het Vlaamse landsgedeelte.

De enige plaats waar nog grote wegenwerken worden uitgevoerd, is het zuiden van het land. Het wordt tijd dat ook het noorden aan bod komt. Ik geef voorbeelden.

Voor de hand liggende projecten zijn de toegangswegen naar de Liefkenshoek-tunnel — wie zal later de schadevergoeding betalen aan de Staat als er geen wagens door kunnen? —, de Havenweg naar Nederland, de omvorming van de vroegere rijksweg 617 Antwerpen-Zelzate-Knokke tot autosnelweg, de verbreding en verbetering van de Boudewijnautoweg Antwerpen-Hasselt waar de rijweg in archi-slechte staat verkeert, de wegeninfrastructuur in Zuidoost-Vlaanderen.

Ook de A18 Nieuwpoort-Veurne wacht op afwerking. De grote ring van Brussel dient verbreed te worden tussen de verkeerswisselaars van Groot-Bijgaarden en Strombeek-Bever.

De huidige verdeling van de kredieten met slechts een derde voor Vlaanderen laat dit niet toe. Daarenboven is de apothekersrekening van de verdeling per provincie een obstakel om de moeilijkheden te verhelpen.

Daarom wordt gepleit voor een bredere visie inzake grote wegeninfrastructuur en een meerjarenplanning zodat iedereen weet wanneer hij aan de beurt komt.

Vroeger was er een speciale rubriek autosnelwegen. Waarom deze niet opnieuw invoeren? Het zou een degelijk beleid vergemakkelijken, alsmede de controle erop.

Wat betreft de Regie der Gebouwen lezen we in een regeringsvriendelijke krant dat de Regie der Gebouwen al vele jaren facturen zou betalen die in feite door de eigenaars van de huurgebouwen dienen betaald te worden. Het zijn beweringen waarop de krant niet dieper ingaat. Maar, mijnheer de minister, ik meen dat u er goed zou aan doen in openbare vergadering hierop te antwoorden, zodat twijfels kunnen worden weggenomen. Wij vragen ons natuurlijk af over wat en over welke bedragen het precies gaat.

Zo kom ik tot het huisvestingsbeleid voor de overheidsdiensten.

Reeds jaren wordt gezegd dat gebouwd wordt om het personeel in eigen gebouwen onder te brengen. Op zichzelf is dit een lovenswaardig initiatief.

Is het wel juist dat nieuwe gebouwen per jaar huisvesting niet veel meer kosten aan het departement dan de gehuurde gebouwen?

Steeds wordt de nadruk erop gelegd dat de nieuwe gebouwen niet meer kosten dan «vergelijkbare» gebouwen in de privé-sector. Dit is een vergelijkingspunt.

Een ander is dat het personeel zelf zegt dat de vroegere gebouwen, die ongetwijfeld veel minder kostten aan de Staat, men beweert van een derde tot de helft, gezelliger en «leefbaarder» waren, minder aanleiding gaven tot de ongemakken ingevolge air conditioning enzovoort. Ook hieraan zou aandacht dienen te worden besteed.

Ik wil besluiten met enkele persoonlijke opmerkingen en vragen die betrekking hebben op de Gentse regio.

Gent is hier goed vertegenwoordigd, mijnheer de minister; wat een ander beeld geeft dan in de Kamer.

M. Olivier, ministre des Travaux publics. — Surtout, si nous parlons du gouvernement.

De heer Seeuws. — Gent is reeds vele jaren het verwaarloosd kind bij de verdeling van de havenkredieten. Ter aanvulling van wat collega Van Ooteghem reeds heeft medegedeeld, heb ik het volgende op te merken.

Vorig jaar kreeg de stad 286 miljoen, een historisch minimum sinds tien jaar. Nochtans beloven de minister van Openbare Werken, de Eerste minister die toevallig van Gent is en de minister van Begroting, die ook toevallig van Gent is, steeds bijkomende kredieten.

De Ministerraad besliste op 31 oktober 1986 om voor de haven van Gent 250 miljoen meer uit te trekken.

Hoe meer beloften en beslissingen in de Ministerraad, hoe kleiner het deel voor Gent.

Dit jaar is het alweer hetzelfde. Op de begroting is weer te weinig ingeschreven: de ACW-vleugel Gent protesteert, wordt gesust met «275 miljoen meer» en zijn afgevaardigden keuren de begroting mee goed. Waarom dan niet meteen voldoende inschrijven? Voor mij kenschetst dit een mentaliteit. Men wil niets doen voor Gent. Gent is het zwakke broertje en moet dit blijven.

In het verslag van de commissie van de Kamer wordt vaak verwezen naar besluiten van commissies: «De minister hoopt dat de regering medio 1988 een beslissing over de haven op de linkeroever van het kanaal zal kunnen nemen. Anderzijds wordt het eindrapport van de Belgisch-Nederlandse Technische Scheldecommissie in september eerstkomend verwacht omtrent het bouwen van een nieuwe zeeluis te Terneuzen.»

Vergis ik me niet wanneer ik hieruit afleid dat de minister en de Ministerraad een vijf- of tienjarenplan zullen vastleggen voor de haven van Gent, zoals dit in het verleden met succes gebeurd is voor de haven van Antwerpen, rechteroever en linkeroever en de haven van Zeebrugge?

Als ik tegenover dit getreuzel en getalm de accurate snelheid plaats waarmee de nieuwe verkeerswisselaar aan de Gentse Flanders Technology-hallen werd gerealiseerd, zoek ik tevergeefs naar enige logica in een investeringsbeleid op lange termijn.

Kan de minister ons zeggen door wie, waar en wanneer de beslissing van de realisatie van dit enorm kunstwerk werd genomen? Op welke begrotingspost staan die uitgaven ingeschreven? Wanneer heeft het Parlement dit goedgekeurd? Wat heeft de realisatie van de verkeerswisselaar gekost? Is het juist dat er daarom geen geld meer is voor het plaatsen van de beloofde geluidswerende schermen aan de E17 te Gentbrugge en elders?

Tenslotte nog een woord over de verbinding met Noord-Frankrijk, die voor de doorvaartfunctie van de haven van Gent van enorm groot belang is.

De bestaande infrastructuur tussen Gent en Frankrijk vertoont inderdaad nog enkele belangrijke structurele problemen en knelpunten op de Bovenschelde en de Leie. In het vooruitzicht van de opening van de Europese markt in 1992 is de ontsluiting van deze verkeersaders van groot belang.

Wij dringen derhalve erop aan dat de nodige inspanningen worden gedaan teneinde deze vervoerinfrastructuur open te stellen voor schepen tot 1 350 ton. Daarvoor moet op Belgisch grondgebied eerst een deel van 400 meter te Kortrijk, dat nu beperkt is tot minder dan 600 ton, worden aangepast. Hiervoor moeten nog enkele onteigeningen gebeuren. De onteigeningen en de werken vertegenwoordigen circa 300 miljoen. Wij willen hierbij beklemtonen dat de rivierhaven van Rijsel 1,5 miljoen ton verhandelt, waarin de trafiek uit Gent zeer belangrijk is.

Er bevindt zich een knelpunt op Frans grondgebied waarvoor alleen de Franse regering bevoegd is. Er bestaat reeds een «Plan Grégoire» om de toestand te verhelpen, waarmee de Franse autoriteiten echter treuzelen.

Wij dringen er dus op aan dat de bevoegde ministers Frankrijk zouden aansporen om deze levensnoodzakelijke aanpassing, die kadert in de Europese ontsluiting van de vervoerinfrastructuur, te realiseren.

Mijnheer de Voorzitter, het departement van Openbare Werken is een uitermate belangrijk departement voor de economie van België. Besparen op een typisch investeringsdepartement is een tegennatuurlijke politiek, waarvoor de rekening later dubbel en dik zal moeten worden betaald.

De Vlaamse socialisten kunnen dit beleid niet onderschrijven en de SP-fractie zal dus tegen deze totaal achterhaalde begrotingen stemmen. *(Applaus op de socialistische banken.)*

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

M. Hofman. — Monsieur le Président, mon intervention abordera un certain nombre de cas précis figurant au budget 1987 du ministère des Travaux publics. Je souhaite toutefois formuler auparavant une remarque générale sur ce budget. D'autres que moi l'ont peut-être déjà énoncée et d'autres ne manqueront certainement pas de le faire, mais il s'agit d'une matière tellement importante qu'elle mérite d'être soulignée. Je veux parler de la limitation considérable des investissements publics et des conséquences de cette restriction budgétaire. Elle touche, bien sûr, directement les entreprises bénéficiant des investissements publics, et la Confédération nationale de la construction n'a pas manqué de souligner son caractère négatif vis-à-vis de l'emploi.

Je désire également évoquer l'impact de cette mesure restrictive sur les délais d'exécution des travaux. Ceux-ci se poursuivent interminablement et il arrive que leur action valorisante n'ait plus l'effet escompté au moment de la décision ou encore au début de la réalisation, ce qui engendre alors le développement d'une polémique trop souvent négative.

Vous semblez admettre, monsieur le ministre, le caractère inéluctable de cette érosion de votre budget et, pourtant, une autre politique beaucoup plus porteuse d'espoir est possible.

J'en arrive aux questions que je souhaite poser au sujet d'un certain nombre de dossiers. J'envisagerai en premier lieu le secteur des routes et, ensuite, celui des voies navigables.

J'espère qu'aujourd'hui je ne vous interrogerai pas en vain, monsieur le ministre, car les questions que je vous ai adressées depuis février 1987, soit dans le bulletin des *Questions et réponses*, soit par l'entremise de M. le Président du Sénat, sont restées sans réponse et portent notamment sur le calendrier de réalisation prévu et sur la description des travaux projetés dans la section Visé-Herve de l'A3, ainsi que sur la rectification d'un virage très dangereux de la RN18 à Visé.

Evoquons, si vous le permettez, les quais de la dérivation à Liège. Le trafic y est intense et les riverains y sont de plus en plus incommodés. Sortir un véhicule d'un garage situé le long de cette voirie constitue une

manœuvre très dangereuse. Il est vrai que la grande ceinture autour de Liège est bien incomplète.

Quelles solutions préconisez-vous, monsieur le ministre, pour améliorer cette situation? La liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays figure-t-elle parmi ces solutions?

A propos de cette liaison, la presse rapporte que vous auriez, en mai 1987, «mis M. Liénard au pied du mur en lui demandant une réponse dans les deux mois». Pouvez-vous confirmer cette information?

M. Olivier, ministre des Travaux publics. — Je n'ai pas de réponse.

M. Hofman. — Que comptez-vous faire si M. Liénard ne vous répond pas? Instaureriez-vous une nouvelle tutelle du ministre des Travaux publics à l'égard de ministre de l'Aménagement du Territoire pour la Région wallonne?

Les problèmes de circulation sont nombreux et la ville de Visé connaît également une situation difficile et absurde. Une partie du trafic lourd, en fait la plupart des camions, doit quitter l'autoroute Liège-Maastricht pour accomplir des formalités douanières à Moulant, et cela malgré l'existence d'un poste de douane sur l'autoroute, ouvert, je vous le rappelle, en 1973. Le budget prévoit une dépense de 150 millions pour le complexe douanier de Moulant. Je souhaiterais savoir si ces 150 millions sont destinés à améliorer les installations existantes. Dans la négative, quelles sont les raisons qui vous ont conduit à envisager la construction d'un nouveau complexe? Finalement, que vont devenir ces installations après 1992, date prévue pour la réalisation du marché unique européen?

Je terminerai cette partie de mon intervention consacrée aux routes en revenant sur les restrictions budgétaires et sur leur influence sur le personnel et sur l'entretien du patrimoine.

Par suite du blocage systématique des recrutements, certaines régies routières voient leur fonctionnement complètement perturbé. De plus, le personnel en place a une moyenne d'âge fort élevée, ce qui pose des problèmes pour cette catégorie d'agents qui est amenée à devoir exécuter des tâches lourdes. Quelles mesures comptez-vous prendre pour remédier à cette situation et rentabiliser les importants investissements réalisés dans le passé en matière de bâtiments et de matériel?

Malgré la diminution considérable du personnel des régies et deux hivers particulièrement rigoureux, les crédits d'entretien du Fonds des routes n'ont pas été majorés, au contraire! Envisagez-vous de renoncer à certaines prestations d'entretien? S'agit-il d'une volonté délibérée de laisser se détériorer le patrimoine routier?

Monsieur le ministre, j'apprécie beaucoup votre déclaration, reprise au rapport de la commission de l'Infrastructure de la Chambre, à propos des voies navigables, à savoir qu'il faut accorder une priorité à la mise au gabarit homogène des grands axes, au maillage du réseau global qu'est le réseau belge et à l'élargissement parallèle des liaisons avec les voies navigables étrangères. Belle déclaration, mais où en est-on dans les faits?

Je me bornerai à parler du canal Albert. Il a fallu neuf ans, entre 1930 et 1939, pour construire le canal Albert reliant Anvers à Liège. Sa modernisation a commencé vers le milieu des années 60 et, en dépit des moyens dont disposent nos entreprises, elle n'est pas encore terminée. Les travaux de l'écluse de Wijnegem, qui auraient dû être terminés en 1985, ont seulement débuté au cours de cette même année.

Le tronçon entre Schoten et les bassins du port d'Anvers s'améliore trop lentement. Est-ce cela la priorité? Est-ce cela le caractère homogène? La navigation en convois poussés de 9 000 tonnes ne sera jamais permise sur tout le trajet en raison de l'abandon du canal Oelegem-Zandvliet. En outre, le remplacement des ponts dans la région anversoise se traîne de telle sorte que la création d'un tirant d'air de 7,5 mètres, sur tout le long du canal Albert, semble très aléatoire.

Dès lors, la question se pose: qu'en est-il du caractère homogène que vous préconisez?

La quatrième écluse de Lanaye est envisagée depuis de très nombreuses années. Pourriez-vous, monsieur le ministre, avancer une date quant à sa réalisation? Il s'agit, vous en conviendrez, d'un élément-clé dans la relation entre le canal Albert de la région liégeoise et la Hollande.

Une voie navigable confortable, capable de permettre le passage des automoteurs modernes, constitue un élément de choix pour le développement économique; un port intérieur bien équipé et dynamique, en est le complément indispensable. La région liégeoise possède ces atouts.

Le port autonome de Liège a connu en 1986 un trafic de l'ordre de 13 millions 700 mille tonnes. Pour mémoire, je rappelle que le trafic du port de Zeebrugge était de l'ordre de 15 millions 100 mille tonnes en 1986.

Des efforts ont déjà été accomplis, mais ces travaux prévus au début des années 80 doivent être poursuivis et achevés.

La Basse-Meuse liégeoise doit être dotée d'une jonction — écluse de grand gabarit — avec le canal Albert. Il s'agit non seulement d'une demande des entreprises installées dans ce site, mais aussi de la condition indispensable pour valoriser les dépenses déjà consenties.

Des mesures sont prévues, mais non encore communiquées aux autorités portuaires, quant à la modification des taux de subside des travaux d'infrastructure et de superstructure.

Ces mesures ne vont-elles pas pénaliser les ports, et notamment les ports intérieurs?

Monsieur le ministre, je conclurai mon intervention en vous rappelant les cinq dossiers sur lesquels je vous ai interrogé: primo, la circulation «quais de la dérivation à Liège»; secundo, les installations douanières à la frontière belgo-hollandaise sur l'autoroute Liège-Maastricht; tertio, les mesures envisagées pour améliorer la situation du personnel des régies routières et l'entretien du patrimoine routier; quarto, la date de la réalisation de la quatrième écluse à Lanaye; quinto, l'influence des nouvelles mesures portant sur la subside des travaux pour les ports intérieurs.

Monsieur le ministre, je vous remercie et de votre attention et des réponses que vous voudrez bien apporter. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Josef Hendrick Bosmans.

De heer J. H. Bosmans. — Mijnheer de Voorzitter, zowel in tijden van hoogconjunctuur als in periodes van economische recessie wordt het departement van Openbare Werken beschouwd als de noodzakelijke draaischijf om door industriële bedrijvigheid, uitgaande van de overheidsbestellingen, de onmisbare infrastructuur uit te bouwen, waardoor het economisch leven ofwel op peil wordt gehouden en/of verder uitgebouwd, ofwel opnieuw wordt aangezwengeld.

Onder invloed van de noodzakelijk geworden sanering van de overheidsfinanciën werden de nationale investeringsprogramma's voor 1986 en 1987 aanzienlijk beperkt.

Dit komt vooral zeer goed tot uiting in de tabellen opgenomen in de uitstekende kamerverslagen van collega Desutter. Deze kredietbeperking heeft ook de slagkracht van het departement van Openbare Werken als investeringsdepartement aanzienlijk beknut. In budgettaire termen zijn de investeringskredieten sinds 1982 vertaald in vastleggingskredieten. De steeds op expansie gerichte aannemers van burgerlijke bouwkunde hebben hun werkzaamheden moeten ombuigen en ze moeten programmeren binnen de vastleggingsprogramma's.

De tijd van de grote infrastructuurprojecten en van belangrijke engagementen op korte en op middellange termijn lijken voorbij, althans wat de onmiddellijke begrotingstoekomst betreft. De toch wel zware nasleep van lasten uit een schijnbaar kommerloos verleden en de daarmee gepaard gaande besparingsontnuchtering brengen in dit departement een zeker spanningsveld teweeg tussen noodzakelijke projecten en beschikbare mogelijkheden. Dit komt zowel tot uiting in het Bestuur en de Regie der Gebouwen als in het Bestuur der Waterwegen, het Bestuur der Wegen en het Wegenfonds.

Ik steun volkomen het streven van de Regie der Gebouwen naar een sterke vermindering van het aantal gehuurde gebouwen, ofwel door aankoop, ofwel door nieuwbouw. Deze beleidsoptie had al ettelijke jaren eerder moeten worden genomen, niet alleen uit besparingsoogpunt, doch evenzeer vanuit een oogpunt van rationele dienstreorganisatie. De cijfers spreken in dit geval voor zichzelf. In het kamerverslag lezen wij dat die maatregelen ervoor zorgden dat de kredieten voor de huur van gebouwen van 4,1 miljard frank in 1986 naar 3,2 miljard frank in 1987 werden teruggebracht; een te verwachten vermindering van bijna 1 miljard.

Naast deze directe financiële impact mogen we zeker de indirecte besparingen niet vergeten, zoals een hergroepering van verschillende diensten in eenzelfde gebouw en de daaruit voortvloeiende positieve repercussies op het architectonisch patrimonium, het energiebeleid en de veiligheid. Waar situeert de werkingssfeer van de Commissie van openbare gebouwen zich hier precies? Moet, gezien de toekomstige politiek van het departement van Openbare Werken inzake gebouwen, allicht een voortzetting van de huidige, de opdracht van deze Commissie niet

opnieuw worden gedefinieerd? De belangrijke inspanningen die worden geleverd voor een versterkte beveiliging van de gebouwen en voor energiebesparing, zijn evenmin te verwaarlozen.

Het spreekt vanzelf dat de bewaking en het toezicht in de gevangenissen, alsmede de brandbeveiliging en de beveiliging tegen terreurdaden en banditisme van gebouwen in de neutrale zone, ministeriële kabinetten, gerechtshoeven, rijkswachtkazernes, postkantoren en andere openbare gebouwen in het algemeen, van het Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica en van de Regie der Gebouwen gebruik van de nieuwste controle- en toezichtmiddelen vereisen. Daarenboven vereist dit een continue bij- en omscholing van gespecialiseerd personeel.

In hoeverre is het, al dan niet op korte termijn, voor zover dit nog niet is gebeurd, noodzakelijk of wenselijk bepaalde van deze hoogtechnologische taken toe te vertrouwen aan gespecialiseerde bedrijven, juist wegens de noodzakelijke voortdurende opleiding van technici, de bijkomende aanwerving van afgestudeerden uit de *high-tech* disciplines en de aanwending van steeds nieuwere en moderner elektronisch materieel?

Graag formuleer ik een paar beschouwingen bij sommige beleidsopties van het Bestuur der Waterwegen.

Mijnheer de minister, sinds een paar jaar ervaar ik hoe u een actieve politiek voert voor de vernieuwing van de bestaande infrastructuur voor de waterbeheersing en voortwerkt aan de sinds de jaren zestig aangevatte modernisering van de Belgische bevaarbare waterwegen. Het doel van die werkzaamheden is uiteindelijk een waterwegennet uit te bouwen, waarbij de belangrijkste bevaarbare waterwegen van ons land toegankelijk zijn voor schepen tot 1 350 ton. Daarbij moet de as Antwerpen-Luik-Namen en Antwerpen-Brussel worden aangepast voor schepen met een tonnenmaat tot 9 000 ton. Deze werkzaamheden zijn slechts ten dele voltooid en talrijke projecten, die meer dan twintig jaar geleden zijn aangevat, zijn momenteel nog in uitvoering.

De lange looptijd van die commercieel rendabele projecten, alsook de teloorgang van de zware industriële activiteiten in de staal- en steenkoolsector, die in grote mate een beroep deed op de binnenscheepvaart, doet de vraag rijzen of het binnenvaartnet als transportnet nog wel toekomst heeft in België. De rendabiliteit van de ter zake geleverde begrotingsinspanningen wordt onrechtstreeks aangevochten.

U hebt voor de kamercommissie voor de Infrastructuur zeer gedetailleerd verslag uitgebracht van de ter zake beoogde realisaties. De verwachtingen overstijgen zeker de door sommigen voorgestelde alternatieven van toerisme en/of recreatie, maar bieden daarentegen een actieprogramma voor het verkeer via onze waterwegen.

Wat is nu eigenlijk de situatie van het transport via onze binnenscheepvaart?

De cijfers van de jongste dertig jaar tonen aan dat het vervoer via de binnenwateren fors steeg in de jaren zestig, stagneerde in de jaren zeventig en medio 1984 opnieuw een positieve kentering kende. Belangrijker is dat een vijfde van het Belgische transport nog steeds door de binnenscheepvaart wordt uitgevoerd. Ongeveer 75 pct. van het totale transport via deze waterwegen is internationaal transport.

Het waterwegennet blijft een belangrijke rol vervullen in het binnenslands transport. Het trafiekvolume blijft constant bij een afnemende scheepsbeweging. Hoewel schepen van kleinere tonnenmaat voor sommige transporten interessant blijven, is de afnemende scheepsbeweging het gevolg van de toename van de gemiddelde tonnenmaat. Grote schepen van 1 350 ton, 2 000 ton en meer, en duwstellen van 4 500 ton tot 9 000 ton zijn concurrerende transportmiddelen. Het bestaan van een modern en aangepast waterwegennet alleen volstaat niet om economisch interessant vervoer via de binnenscheepvaart te waarborgen. Om de sinds jaren geleverde zware financiële inspanningen te valoriseren moet onze Belgische binnenvaartvloot eerst zelf worden gemoderniseerd. Ik stel dan ook een dialoog voor tussen alle instanties die bij dit grote infrastructuurgebeuren betrokken zijn.

Ter reorganisatie van de Belgische binnenvaartvloot moet het departement van Verkeerswezen op korte termijn maatregelen uitvaardigen conform de op internationaal vlak vooropgestelde capaciteit.

Dit impliceert zowel de modernisering van de bestaande schepen als de aan- en verkoop van economisch rendabele schepen en de nieuwbouw van toekomstgericht materieel. Deze maatregelen van het departement van Verkeerswezen moeten dan de inspanningen van het departement van Openbare Werken inzake de uitbouw en de aanpassing van het binnenwateret verzilveren en de toekomst van de actieve Belgische binnenvaartondernemingen vrijwaren.

Door de bouw van de Kanaaltunnel kan het binnenscheepvaartverkeer tussen Noord-Frankrijk en België toenemen en kunnen sommige Belgische havens een betere concurrentiepositie innemen. Ook hier is een concertatie tussen de departementen Openbare Werken en Verkeerswezen, enerzijds, en de betrokken havenbesturen, anderzijds, misschien wenselijk. Die zal des te meer nodig zijn als men weet dat de belangrijke troef van onze zeehavens het roll-on/roll-offverkeer is en als men weet dat de promotoren van de Kanaaltunnel ook op dit goederenverkeer mikken.

Ik moge tenslotte dit hoofdstuk betreffende het Bestuur der Waterwegen afronden met een algemene, maar fundamentele constatacie inzake ons havenbeleid. Gezien de geografische kleinschaligheid van ons land hebben wij dringend behoefte aan een 100 pct. gecoördineerd havenbeleid met — ook al lijkt dit op het eerste gezicht niet zo vanzelfsprekend — een constructieve samenwerking tussen de drie grote havens die zich op amper 100 km van elkaar bevinden. Het zal tot de niet-gemakkelijke taak van de overheid behoren, in overleg met de havenautoriteiten van Antwerpen, Zeebrugge en Gent, een op objectieve criteria gestoelde investeringspolitiek te voeren, rekening houdend met de noden en de prioriteiten binnen de schaarser wordende budgettaire middelen.

Misschien heb ik het globale beleid van onze zeehavens al te sterk gerelativeerd, doch vanuit economisch oogpunt lijkt dit mij de enig haalbare, renderende oplossing.

In een laatste hoofdstuk heb ik het specifiek over het Bestuur der Wegen, over de alternatieve financieringsmogelijkheden en over de verkeersproblematiek.

Het valt eerst en vooral op dat de onderhoudskredieten voor de wegen helaas te beperkt zijn om het bestaande wegennet te onderhouden. Dit tekort wordt evenwel gedeeltelijk gecompenseerd door het financieren van het buitengewone onderhoud met investeringskredieten. Ik vermeldde reeds dat de tijd van de grote infrastructuurwerken voorbij is, althans als ze integraal door de overheid worden gefinancierd. De alternatieve financiering, met andere woorden de niet-budgettaire financiering, leek dan ook de enig haalbare oplossing. Ik wil zeker niet in herhaling vervallen, doch de in het kamerverslag opgenomen projecten die op een alternatieve manier kunnen worden gefinancierd spreken voor zichzelf.

Als voorbeeld neem ik de Liefkenshoektunnel, een eerste project dat vorige week van stapel liep.

Ik herinner mij nog goed hoe, toen indertijd de regering de financiering door derden als een wisseloplossing voorstelde, sommigen deze formule als niet-realiseerbaar, nadelig en zelfs verdacht beschouwden. Voor de privé-sector was deze weinig bemoedigende appreciatie allicht de aansporing om te bewijzen dat privé-financiering wel degelijk een redelijke alternatieve oplossing biedt wanneer de overheidskredieten ontoereikend zijn.

Overigens werd door dezelfde mensen voorbijgegaan aan een ander belangrijk gegeven. Ingevolge de overheidsaanerking zou een project als de Liefkenshoektunnel niet kunnen worden uitgevoerd. Nu kan dat wellicht wel en zal dit voorbeeld navolging vinden.

Dit mag evenwel niet inhouden dat een tijdelijk samengaan van financiële instellingen de plaats zou innemen van het departement van Openbare Werken zelf, integendeel. Hier wordt evenwel aangetoond dat de privé-sector wel degelijk een aanvullende rol kan spelen, wars van alle vooringenomenheden.

Naast de wegeninfrastructuur als dusdanig is er uiteraard het probleem van het aangroeiend wegverkeer en de verkeersveiligheid als gevolg van het stijgend aantal auto's en de groeiende mobiliteit van de bevolking zelf.

Hoewel het probleem niet nieuw is, zijn de mogelijke oplossingen voor vele saturatiepunten op ons wegennet nog niet gevonden. Vaak worden twee hoofdlijnen aangegeven ter voorkoming van dit probleem.

Een meer onmiddellijke oplossing voor de verzadigde verkeerspunten is bijvoorbeeld het bestaande wegennet uitbreiden. Voor elk knelpunt bestaat er wel zo'n alternatief. En voor sommige situaties is dit de enige oplossing, aangezien men nu aanneemt dat de jaarlijkse verkeersstroom gemiddeld met 3 pct. kan aangroeien.

Zo ben ik ervan overtuigd, zoals de heer Beysens, dat de verkeersmoeilijkheden op de Antwerpse ring slechts door infrastructuuruitbreiding kunnen worden opgelost.

Een poging om de bestaande infrastructuur te ontlasten, is de aangevatte bouw van de eerder genoemde Liefkenshoektunnel, voornamelijk

voor het zware verkeer en het vervoer van gevaarlijke goederen naar het havengebied op de linkeroever. Anderzijds zal de realisatie van deze oeververbinding slechts een beperkte invloed hebben op deze problematiek. Uit goede bron kon immers worden vernomen dat het verkeer op de geciteerde knooppunten hooguit met 10 pct. zou verminderen. Wie vanuit het noorden of uit Nederland richting Brussel of Gent wil, of vice versa, rijdt via Antwerpen. Ook wie uit het oosten van de provincie Limburg snel Breda, Gent of Brussel wil bereiken, komt langs Antwerpen waar, via de kleine ring rond de stad, de richting van de eindbestemming wordt gekozen.

Een mogelijke oplossing zou eventueel wel kunnen liggen in een verbindingsstuk tussen de E313 (Hasselt-Antwerpen) te Ranst, de E19 (Antwerpen-Brussel) te Kontich en de E17 (Antwerpen-Gent), waardoor het verkeer dat vanuit het oosten van de provincie Brussel of Gent wil bereiken, niet langer via Antwerpen moet.

Het behoeft dan ook geen betoog dat een derde volwaardige Scheldeoeververbinding voor Antwerpen een absolute *must* is, wil de stad haar rol als draaischijf van Europa verder blijven vervullen.

Aan dit voorstel moet overleg en concertatie met alle betrokkenen voorafgaan. Een van hen moet echter ter zake een initiatief nemen. Aangezien het hier een infrastructuuruitbreiding betreft, stel ik voor, mijnheer de minister, dat u zelf een initiatief zou nemen.

Een tweede mogelijke oplossing — zij het dan op langere termijn — kan besloten liggen in een beperking van het privé-verkeer ten gunste van het openbaar vervoer. Men zou bijvoorbeeld via weloverwogen urbanisatieplannen, sociale woonwijken kunnen bouwen in de omgeving van de stations. Immers, met de democratisering van de auto en de daardoor fors toegenomen mobiliteit van de burgers, werd nog maar weinig belang gehecht aan de woonplaats nabij een station. De uitwerking uit de steden werd algemeen. Dat had niet alleen het verval van de stationswijken tot gevolg doch tevens de geweldige toename van het privé-woon-werk-verkeer, alsmede een snel voortschrijdende verkaveling van het platteland. Ook in deze urbanisatieaanleggenheid, mijnheer de minister, lijkt overleg meer dan wenselijk te zijn, precies omdat de gevolgen voor het spitsuurverkeer zo aanzienlijk blijken te zijn.

Ik besluit. Het departement van Openbare Werken bevindt zich op vele vlakken zowel in een afrondings- als in een overgangsfase: afrondingsfase voor vele projecten in de sector van het Bestuur der Waterwegen en overgangsfase voor sommige problemen in het departement van Gebouwen en het Bestuur der Wegen. Evenwel ben ik ervan overtuigd dat de voorgelegde begrotingen 1986 en 1987 van het departement van Openbare Werken de passende werkinstrumenten zijn als wissels op de Belgische infrastructuurtoekomst. Mijnheer de minister, daarom zal de PVV-fractie deze begrotingen goedkeuren. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

M. Bock. — Monsieur le Président, vous me permettez d'intervenir sur quelques points aussi précis que pratiques: le budget du département, l'entretien du réseau routier, le Fonds des routes, la sécurité des usagers, les autoroutes et les districts autoroutiers et routiers.

Monsieur le ministre, nous reviendrons bientôt sur le Fonds des routes puisque, la semaine prochaine, la commission de l'Infrastructure du Sénat reprendra le dossier. Ce dernier sortira du cadre étroit dont certains orateurs vous ont entretenu aujourd'hui en parlant des crédits alternatifs et qu'ils ont appelé « le tunnel ». Nous serons enfin saisis de ce dossier en séance plénière et j'espère que nous en viendrons à bout.

Vous devez assurer, monsieur le ministre, l'entretien de 1 550 kilomètres d'autoroutes, auxquels s'ajoutent 12 800 kilomètres de routes. Le réseau augmente en longueur, mais il vieillit. Vos crédits d'investissements, nous y viendrons un peu plus loin, hélas, ont diminué.

Le service d'hiver à lui seul englobe une partie importante du budget d'entretien — entre 500 et 700 millions — d'autant que trois rudes hivers consécutifs ont occasionné des dégâts très importants.

Je voudrais vous féliciter pour les mesures que vous avez prises quant à la sécurité des usagers des routes par la mise au point des commissions « Accidents de la route ». Cette initiative, quoique modeste, revêt beaucoup d'importance, puisqu'elle résulte de situations vécues sur le terrain, auxquelles les commissions tentent d'apporter les corrections nécessaires.

Vous me permettez d'attirer, une fois encore, l'attention du Parlement à l'égard de la sécurité, en plaidant pour la suppression des « points noirs » et celle des endroits dangereux.

A l'article 533.08 au budget 1985, vous disposiez d'un milliard. Au budget 1986 le crédit à ce poste n'atteignait plus que 672 millions et celui de 1987 n'est que de 670 millions. Cela montre à quel point la sécurité elle-même peut être mise en danger.

Mais il est vrai aussi que vos crédits d'investissements ont diminué et que dès lors moins de travaux d'entretien ont pu être prévus à cet article.

En 1986, vous avez disposé de 4 milliards 700 millions et, au budget de 1987, vous disposez de moins encore: 4 milliards 200 millions.

Les besoins, eux, s'élèvent à plus du double: 9 milliards 800 millions par an, selon l'étude de votre administration des routes.

Certes, l'état de nos finances publiques était tel qu'il fallait consentir des efforts et des économies. Certes, il faut se montrer encore vigilants: leur rétablissement n'est pas assuré.

Mais, précisément, lorsque la sécurité des usagers est diminuée comme je l'ai montré ci-avant, et que les moyens mis à la disposition du ministre des Travaux publics pour assurer l'entretien de plus de 1 500 kilomètres d'autoroutes — en mesure-t-on bien l'importance? — et de plus de 12 000 kilomètres de routes ne lui sont pas donnés, c'est tout le réseau qui est en péril.

Faut-il rappeler, et toutes les études l'ont montré, qu'un réseau mal entretenu régulièrement doit, par la suite, être réparé?

A la suite de votre prédécesseur, vous aviez déjà, voici dix ans maintenant, publié les résultats d'une étude canadienne montrant la catastrophe que constitue, pour un réseau non entretenu, le coût de réparations non plus ordinaires et d'entretien courant, mais de réparations extraordinaires qui deviennent presque de la rénovation.

Réduire de la sorte les crédits, c'est réaliser des économies apparentes qui n'en ont, en fait, que le nom. Elles engendrent par la suite des dépenses plus nombreuses.

Faut-il y ajouter d'autres handicaps pour le pays?

Lorsque le volume des travaux est réduit de pareille façon — notre collègue, M. Boël, l'a encore éloquemment montré ce matin — c'est toute l'entreprise qui en souffre, c'est l'emploi qui est diminué, dans les entreprises elles-mêmes, mais également dans celles qui se trouvent en amont et en aval.

D'autres inconvénients en résultent. Chacun connaît la renommée et la valeur de nos ingénieurs, de nos cadres, de nos entreprises, de leurs ouvriers et de nos fabrications.

Dès le moment où le réseau routier de notre propre pays n'est plus entretenu convenablement, cette situation devient pour notre renommée à l'étranger un handicap. Or, les entreprises en rapport avec les Travaux publics ont réalisé, à l'étranger, de grandes choses qui ont bien aidé notre pays.

Tout est nécessaire, tout est indispensable dans un pays comme le nôtre qui vit, faut-il le rappeler, pour l'essentiel, de ses exportations.

Vraiment, monsieur le ministre, je ne saurais assez insister pour que vous-même et, à votre suite, le gouvernement, permettiez d'affecter à 100 p.c. au budget des Travaux publics les moyens dont ce secteur a vraiment besoin, au lieu de l'affliger d'un coefficient réducteur qui le ramène maintenant au deux tiers des besoins, ce qui nous handicape, comme chacun a pu le répéter devant cette assemblée. Ce coefficient réducteur n'est pas une économie. Au contraire, pour le seul réseau, il engendrera, je l'ai dit, des dépenses de réparations et d'entretien extraordinaires, supérieures aux économies. De plus, j'insiste à nouveau sur les conséquences désastreuses que ce phénomène entraîne pour la vitrine de notre savoir-faire à l'étranger.

Je suis persuadé que vous convaincrez le gouvernement, mais je voudrais que vous sachiez avec lui que notre groupe attache une très grande importance à cet aspect de votre politique et, par conséquent, de votre budget.

Pour ce qui concerne les régies, je distinguerai les Régies routières et autoroutières de la Régie des bâtiments.

Pour cette dernière, vous me permettrez bien quelques remarques et même quelques suggestions en matière urbanistique.

Comme je l'ai déjà dit, à l'occasion de l'examen du budget du ministère des Postes, les pouvoirs publics doivent se montrer exemplaires dans leurs constructions.

Vos projets servent aussi bien au département des Travaux publics qu'à différents ministères, tel celui des Finances, par la création de centres administratifs ou autres au service du public.

Je voudrais insister pour que vous vous efforciez de maintenir ces services au public dans les agglomérations. Ils doivent rester un élément vivant et dynamique de la localité ou de la cité, au lieu de créer un vide favorisant l'émigration.

Le souci d'intégration urbanistique doit aussi se traduire dans l'architecture. Cette intégration ne pourra se réaliser valablement qu'en un lieu où l'architecture est typique et de qualité.

Quoique rares soient les villes ou les régions qui n'aient pas leurs caractéristiques propres de style ou de matériaux, la façade d'un bureau des finances ou d'un autre service public se devrait d'être un modèle de qualité et de beauté.

Je citerai quelques exemples.

Comme vous l'avez montré, monsieur le ministre, en attribuant des crédits pour réhabiliter les façades, ce travail doit s'effectuer dans un souci de restauration fidèle. Je vous remercie encore d'avoir, il y a quelques années, donné l'exemple et accordé les moyens pour réaliser cette tâche.

L'intégration d'un nouveau bâtiment dans un environnement historique de caractère bien affirmé nécessite d'en respecter fidèlement le style. Peut-être me direz-vous que j'enfonce des portes ouvertes. Cependant, je constate que cet aspect des choses est trop souvent négligé.

Dans le cas de la construction d'un nouveau bâtiment, il s'agit d'employer à bon escient des matériaux régionaux, pierres du pays ou briques, ardoises naturelles ou tuiles en terre cuite, pierres de taille, matériaux naturels et durables qui feront « bien vieillir » un ouvrage conçu comme une œuvre d'art.

Il faut pouvoir consentir un effort pour recréer un grand patrimoine architectural, témoin prestigieux du service public.

Le choix des auteurs de projets, faut-il le dire? est déterminant. Il doit s'opérer avec discernement.

Les bâtiments affectés au service public deviendraient ou resteraient les témoins d'une architecture locale, l'exemple bâti d'un service de qualité.

Venons-en aux districts routiers. Il existe 58 régies routières et 27 régies autoroutières. Celles-ci, disposant du matériel voulu, peuvent travailler et travailler bien.

Malheureusement, pour le moment — vous en conviendrez —, il existe un manque de personnel ouvrier dans les régies, dû surtout à l'arrêt du recrutement. Si dans certains secteurs, des réductions de personnel doivent intervenir — n'ayons pas peur de le dire —, il est indispensable que, pour les régions où le manque de personnel ouvrier est important, vous preniez les mesures utiles qui permettent d'assurer au moins l'essentiel des travaux. Le recrutement ne peut être arrêté de manière aveugle: il doit être programmé et organisé.

Le problème se pose principalement pour certaines régions rurales et surtout pour le Luxembourg.

Tous les bourgmestres, échevins et conseillers communaux savent ce que peuvent faire ces régies routières, l'utile et intelligente collaboration qu'elles peuvent apporter aux pouvoirs locaux. Je voudrais aussi me permettre de plaider pour que vous vous efforciez de leur donner les moyens, rien que les moyens, mais tous les moyens d'effectuer ce travail.

Enfin, j'évoquerai brièvement le problème des autoroutes sur lequel je reviendrai plus largement l'année prochaine. En effet, la commission qui a été mise sur pied dans votre administration des routes en collaboration avec la gendarmerie et l'administration de l'électricité et de l'électromécanique n'a pas encore rendu ses conclusions. En attendant celles-ci, je voudrais insister auprès de vous sur le problème actuel de l'accès à la région bruxelloise, plus particulièrement en provenance de la province du Limbourg et de Leuven; ce problème, lui aussi, fait l'objet d'une étude.

Je vous remercie d'inviter les auteurs à se montrer diligents pour vous fournir leurs conclusions afin que vous puissiez d'urgence en tenir compte.

Pour ce qui concerne le programme en cours actuellement, je vous remercie de bien vouloir rappeler dans votre réponse les termes et échéances prévus pour la mise en service effective des réseaux actuellement adjugés.

Je voudrais terminer en vous remerciant, vous et votre département, pour la qualité des relations qu'ensemble vous entretenez avec les administrations provinciales et communales.

Je profite de ma présence à cette tribune pour vous redire combien nous apprécions vos fonctionnaires et l'aide qu'ils nous apportent autant que la compréhension, le dévouement et l'intelligence dont ils font preuve dans l'exercice de leurs missions. Ces qualités de vos administrations, et en particulier des régies routières que je viens d'évoquer, ne sont pas assez souvent reconnues sur le terrain par les responsables locaux.

Notre groupe vous accordera sa confiance en rappelant toutefois avec insistance l'intérêt qu'il porte à un bon entretien et à des améliorations constantes du réseau autoroutier et routier, de même qu'à la sécurité des usagers, qu'ils soient motorisés, cyclistes ou piétons.

A cette fin, nous voudrions redire notre volonté que le gouvernement accorde aux Travaux publics l'attention et l'intérêt qu'ils méritent et, par conséquent, dote le département des moyens de travailler sans y appliquer de coefficient réducteur qui n'apporte pas d'économies véritables, même à très moyen terme. Au contraire, nous plaçons pour qu'il dote votre ministère, monsieur le ministre, des moyens de réaliser ses objectifs, ce qui permettra, en outre, de créer de l'emploi et, par conséquent, apportera des richesses dont nous avons bien besoin. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

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

De heer Somers. — Mijnheer de Voorzitter, wij bespreken vandaag drie begrotingen van het ministerie van Openbare Werken. Ik zal dan ook het globale beleid van dit departement beoordelen, vooral omdat wij alleen maar de gelegenheid krijgen vast te stellen wat er is gebeurd met het geld dat reeds werd uitgegeven.

Sinds 26 januari 1973, de jongste 15 jaar dus, wordt het ministerie van Openbare Werken geleid door Franstalige ministers. Alleen gedurende een periode van anderhalf jaar toen de heer Chabert minister was, namelijk van 18 mei 1980 tot 18 december 1981 was dit niet het geval. Dus, de voorbije 15 jaar kwamen de Vlamingen in dit departement niet aan hun trekken.

We willen deze vaststelling staven. Jaar na jaar hebben we het woord gevoerd bij de bespreking van de op elkaar volgende begrotingen van het ministerie van Openbare Werken.

We konden met de ontleding van de bestede geldmiddelen aantonen dat de Vlaamse Gemeenschap per jaar gemiddeld 7 miljard frank te weinig ontving als we uitgaan van een verdeelsleutel die overeenstemt met de inbreng van de Vlaamse Gemeenschap in de Belgische Schatkist.

Voor de voorbije 15 jaar betekent dit dat meer dan 105 miljard via de begroting van het ministerie van Openbare Werken vanuit Vlaanderen naar Brussel en Wallonië werd overgepompt.

Als we de zaken globaal bekijken, stellen we vast dat inzake de auto's, Vlaanderen slechts 43 pct. ontving van de voor deze besteding goedgekeurde kredieten. Trouwens, de cijfers worden met de jaren slechter. Uit het verslag van de besprekingen in de sociaal-economische raad voor Vlaanderen, blijkt dat voor de auto's, niet meer 43 pct. aan Vlaanderen wordt besteed, maar 10 pct. minder, namelijk 33 pct.

Voor de waterwegen kreeg Vlaanderen slechts 20 pct. en voor de dijkwerken slechts 54 pct., ondanks de uitvoering van het Sigmaphan dat hoofdzakelijk in Vlaanderen verloopt.

Rekening houdend met alle bestedingen van het ministerie van Openbare Werken geraakte Vlaanderen slechts aan 54 pct. Ook hier wordt de situatie met de jaren slechter en dit percentage wordt zelfs niet meer bereikt. We hebben dit elk jaar aan de hand van de begrotingscijfers aangeklaagd, maar de opeenvolgende ministers van Openbare Werken, en zeker minister Olivier, antwoordden ons dat zij zich houden aan de vastgelegde verdeling van de middelen: 54 pct. voor Vlaanderen, 9 à 10 pct. voor Brussel en 37 à 36 pct. voor Wallonië; de heilige Belgische verdeelsleutel die Vlaanderen wordt opgelegd en die de Vlamingen uit de meerderheidspartijen ondergaan!

Een tijd lang werden de Vlamingen zoet gehouden, want na de rampzalige dijkbreuk in het Westerscheldebekken met de overstromingen te Ruisbroek en te Walem bij Mechelen ging men immers zwaar investeren in het Sigmaphan, en dit is hoofdzakelijk voor Vlaanderen bestemd.

Omdat men tientallen jaren de dijken in Vlaanderen had verwaarloosd, werden de Vlamingen gepaaid met de inderdaad zware uitgaven om het Westerscheldebekken te beveiligen. Men zei er niet bij dat die werken over een lange periode gespreid zouden zijn en dat de globale verdeling van 54, 10 en 36 pct. zou worden behouden.

Ondertussen is het Sigmaphan nog niet uitgevoerd. Hoewel er op 18 februari 1977 werd beslist een stormvloedkering op de Schelde tot

stand te brengen, is dit sluitstuk van het Sigmaphan op de lange baan geschoven. We stellen vast dat er wel een stormvloedkering te London en te Hamburg gerealiseerd werd en dat Nederland zijn deltagebied wist te beheersen tegen overstromingsgevaar; bij ons blijft het slechts bij een beslissing bij gebrek aan middelen!

Nochtans werden wel de middelen gevonden om een scheepslift te bouwen op het Canal du Centre waarvoor een vastleggingskrediet van 1 400 miljoen is ingeschreven in de begroting 1987 tegenover 1 410 miljoen in de begroting 1986. Dit zijn nutteloze uitgaven die alleen het industrieel toerisme ten goede komen.

Het Sigmaphan wordt verder uitgevoerd. Als we echter de minister van Openbare Werken schriftelijk vragen hoe het komt dat personen in de omgeving van Lier nog niet werden vergoed voor de grondinnamen om het Sigmaphan uit te voeren, als we vragen waarom onteigeningen, die hun grond in september 1982 moesten afstaan, nog geen vergoeding kregen, dan luidt het antwoord dat die gronden nog moeten worden opgemeten door de dienst topografie van het ministerie van Openbare Werken, dat men niet kan mededelen wanneer die opmetingen zullen gebeuren omdat de dienst overbelast is en over te weinig personeel beschikt. De minister stelt gewoon een onderbezetting vast en de onteigeningen wachten nu al vijf jaar op hun geld.

Het kanaal Brussel-Rupel dient dringend te worden gemoderniseerd. Na 20 jaar is de modernisering tussen Brussel en Willebroek uitgevoerd. Hoe lang het nog gaat duren om de dringende modernisering voort te zetten tussen Willebroek en de Rupel, zullen we echter moeten afwachten.

Geachte minister, ik wil met deze voorbeelden aantonen dat de economische prioriteiten om bepaalde investeringen te doen, ondergeschikt blijven aan de heilige Belgische besteding der middelen, 54 pct., 10 pct. en 36 pct., en dat de economische prioriteiten ondergeschikt worden gemaakt aan de electorale belangen die men meent te moeten verdedigen om in eigen gewest een goed figuur te slaan. Men is dan wellicht een handig politicus, maar zeker geen staatsman die aan de komende generaties denkt. Uiteindelijk zal men door Vlaanderen te benadelen en er niet rechtmatig te investeren het geheel schaden.

En dat men niet kome aandragen met de havens en de investeringen die hiervoor nodig zijn!

Ten eerste, weten we dat Vlaanderen voor de havenuitbouw slechts 65 pct. van de geplande middelen krijgt. Ten tweede, dat uiteraard ook Brussel en Wallonië economisch mede bevoordeligd worden door de export en import die via deze havens tot stand komt en dat Wallonië een niet-onbelangrijk deel van de investeringen in de havens terugkrijgt door het leveren van materialen en het uitvoeren van werken.

Een rechtvaardige verdeling van de investeringen over de Gewesten en een economisch verantwoorde verdeling van de middelen die ter beschikking staan van het ministerie van Openbare Werken kunnen slechts op twee manieren gebeuren.

Ofwel wordt de bevoegdheid over de grote infrastructuurwerken en de middelen daartoe op basis van de belastinginbreng naar de gewesten overgeheveld, zoals we dit in een wetsvoorstel hebben uitgewerkt waarbij we dan elke subjectieve of communautaire benadering van het probleem weren en de openbare werken als een belangrijke hefboom voor de economische heropbloei gebruiken.

Ofwel worden de geldmiddelen van het ministerie van Openbare Werken aangewend op basis van een kosten-batenanalyse waaruit een volgorde van prioriteiten kan worden opgesteld betreffende de infrastructuurwerken.

Minister Chabert heeft in 1981 zulk een prioriteitslijst betreffende de infrastructuurwerken voor wegen en waterwegen opgemaakt met een volgorde van belangrijkheid der projecten. Hierbij werd aangetoond dat er bij de eerste honderd projecten in Vlaanderen voor 33 miljard aan werken diende te worden uitgegeven tegen nog geen 7 miljard voor Wallonië en nog geen 3 miljard voor Brussel.

Bij de eerste 150 werken uit de prioriteitslijst zou Vlaanderen 48 miljard moeten krijgen, Wallonië 12 miljard en Brussel nog geen 3 miljard.

Minister Olivier heeft in het verleden zowel de eerste als de tweede mogelijkheid tot een verantwoorde en rechtvaardige spreiding der middelen afgewezen.

Ten aanzien van de lijst van prioriteiten van oud-minister Chabert heeft de minister tijdens de bespreking van de begroting van zijn departement in 1983 verklaard dat hij die studie zou actualiseren en de resultaten

op korte termijn bekend zou maken. Mogen wij u vragen, mijnheer de minister, na vier jaar eindelijk uw belofte te houden?

Wij begrijpen niet dat de Vlamingen uit de meerderheidspartijen minister Olivier verder toelaten willekeurig en ten nadele van de Vlaamse Gemeenschap, gelden te investeren waarbij hij weigert enig wetenschappelijk verantwoorde kosten-batenanalyse over de prioriteiten van de werken te laten uitvoeren.

Mijnheer de minister, u zal wel hebben begrepen dat wij niet tevreden zijn over uw werk en dat de Volksunie tegen uw begroting zal stemmen. *(Applaus op de banken van de Volksunie.)*

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

De heer Cardoen. — Mijnheer de Voorzitter, ik vertel zeker niets nieuws wanneer ik zeg dat wij de kredieten zowel inzake investeringen als voor het onderhoud van ons rijkswegennet te gering vinden. Ik meen trouwens dat de minister zelf ook liever over meer budgettaire mogelijkheden zou willen beschikken. Dat de kredieten te gering zijn, is overduidelijk wanneer wij weten dat het autoverkeer enerzijds nog toeneemt, terwijl men anderzijds vaststelt dat, in het merendeel van de gevallen, onze rijkswegen hun ontstaan kenden kort na de tweede wereldoorlog.

Ik zal mij beperken tot het rijkswegennet op het grondgebied van Vlaams-Brabant. De investeringen ten belope van 598 miljoen ingeschreven voor Vlaams-Brabant, worden in grote mate opgeslorpt door de aanleg van de Woluwelaan te Vilvoorde en de oprit van de E40 te Essene. De andere en kleine projecten, die minstens even nuttig zijn, zouden moeten worden bespoedigd en gelijktijdig met de oprit van de E40 worden uitgevoerd, wil men de gemeenten Liedekerke, Teralfene, Denderleeuw en Hekelgem ontsluiten. Wordt er te lang gewacht met de uitvoering van die werken, dan wordt het onleefbaar in die gemeenten.

De onderhoudskredieten zijn ten opzichte van 1986 licht gestegen. We moeten het doen met 403 miljoen.

Het probleem is en blijft, dat Vlaams-Brabant binnen het verdeelpakket eerder onderbedeeld is als men weet dat de grote verkeersaders die zich richten op Brussel en waar we dagdagelijks tijdens de spitsuren worden geconfronteerd met verkeersmoeilijkheden, zich allemaal op het grondgebied van Vlaams-Brabant bevinden.

We denken hier in het bijzonder aan het binnenkomen van Brussel vanuit Leuven, het binnenkomen van Brussel langs de ring Groot-Bijgaarden-Zellik en vanuit Hoeilaart of Halle. Kortom, de ring rond Brussel is oververzadigd.

Ik wil hier de verkeersmoeilijkheden rond Brussel en tijdens de piekuren in het bijzonder aanklagen. Ik stel alle hoop in de door de Minister-raad recent opgerichte commissie, waarin onder meer het departement van Openbare Werken vertegenwoordigd is en waar men in subgroep 1 het verminderen van het spitsverkeer zou bestuderen. Laat het niet te lang bij de studie, doe er wat aan! Misschien kan de minister ons hieromtrent wat meer uitleg verstrekken. Ik verneem wel via de krant dat de idee van verkeersminister De Croo om de scholen te sluiten op vrijdagmiddag, in slechte aarde zou vallen én in onze onderwijsmilieus én bij de betrokken ouders. Zou het niet aangewezen geweest zijn, alvorens een minister van Verkeerswezen ideeën lanceert waarbij gedacht wordt aan een sterke wijziging van het lessenrooster in het onderwijs, ook de bevoegde ministers van Onderwijs bij deze operatie te betrekken? Of telt de pedagogische benadering hier niet meer mee?

Omtrent de verkeersveiligheid heb ik wel wat zorgen.

Allereerst een algemene opmerking over sommige fiets- en voetpaden langs de rijkswegen. Ik stel vast dat vele rijkswegen onze dorpskommen doorkruisen. In helaas nog te veel gevallen ligt het fiets- en voetpad op dezelfde hoogte als het bereden wegdek. Slechts een witte markeerlijn scheidt de voetgangers en de fietsers van het autoverkeer. Dit is bijzonder gevaarlijk. Ten overstaan van de minister van Openbare Werken zou ik bijna durven smeken om, binnen zijn verkeersveilig beleid, alle prioriteit te verlenen om aan deze toestanden dringend een einde te maken. Fiets- en voetpaden dienen ofwel gescheiden van de verkeersweg ofwel ten minste hoger dan het rijvak te liggen. Men zou de bestaande en gevaarlijke fietspaden allemaal moeten verhogen. Dat zou de toestand aanzienlijk verbeteren en de zwakke weggebruikers beslist beter beveiligen en beschermen.

Mijn voorstel bestaat erin dat hiervan voor de toekomst bij prioriteit werk zou worden gemaakt.

Inzake verkeersveiligheid verbaast mij vaak de wijze waarop door de verkeerscommissie sommige adviezen worden uitgebracht. Ik kom daarop onmiddellijk terug met een concreet geval.

Ik weet dat de Commissie-ongevallen-verkeer (COV) een aantal vaste leden telt van de departementen Openbare Werken en Verkeerswezen en van de provincie en de rijkszwacht. Dat is goed maar waarom hebben de gemeentebesturen in deze Commissie geen vaste vertegenwoordigers? De burgemeesters, hoofden van de politie, schepencolleges en gemeentebestuurders leven en staan toch het dichtst bij de bevolking. Door de verantwoordelijkheid die ze dragen zullen zij uiteraard de eersten zijn om ook op het vlak van de verkeersveiligheid een aantal interessante suggesties of voorstellen te formuleren. Ik betreur deze afwezigheid in de Commissie ten zeerste. Misschien heb ik daarom moeite om sommige adviezen van de verkeerscommissie te begrijpen.

Ik kom nu tot mijn concrete vraag.

Kan de minister mij zeggen hoe het komt dat de plaatsing van verkeerslichten op de rijksweg Bergen-Brussel — op de N6 — ter hoogte van het Pachakruispunt te Halle niet werd aanvaard?

Het gaat om een zeer gevaarlijk kruispunt. De vraag, op basis van een ernstig onderzoek, ging uit van het stadsbestuur van Halle. Is het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 dat de mogelijke aanbreng van verkeerslichten vaststelt hier niet van toepassing of legt de commissie dit in haar adviezen naast zich neer? Zijn de adviezen uitgebracht door de commissie bindend voor de minister? Werd bij het uitbrengen van een dergelijk advies ook rekening gehouden met het standpunt van de lokale beleidsverantwoordelijken of wordt dit totaal genegeerd?

En terwijl wij toch over Halle spreken, vestig ik de aandacht van de minister op een dossier dat al jaren hangende is bij zijn departement. Hoe ver staat het met de rijksweg 203? Het zal u wel bekend zijn dat het geplande tracé dat de Sint-Rochuswijk doorkruist terecht op heel wat verzet stuit bij de bevolking. Dit voorstel is, ook naar mijn mening, niet aanvaardbaar, hoewel ik enig begrip kan opbrengen voor een bijkomende oprit vanuit Halle naar de autostrade, richting Brussel, die zeker zou aangewezen zijn op relatief korte termijn.

Naast dit probleem blijft de aanleg van de TGV cruciaal voor Halle en omgeving. Wanneer hij er ooit komt, blijf ik duimen voor het voorstel vervat in «spoor 2000». Ik ben gelukkig dat de voorzitter van de commissie voor de Infrastructuur aanwezig is omdat hij de initiatiefnemer is van die studie. Ik blijf ervoor opteren, hoewel ik er mij ten volle van bewust ben dat om het even welke oplossing inzake de TGV, die voor Halle uit de bus komt, een ernstige ingreep zal zijn op de leefbaarheid in die stad en het wegverkeer in het bijzonder.

Er is ook sinds lang sprake van de verbreding van het kanaal Brussel-Charleroi. Evenmin onbelangrijk is mijn vraag, welke de vooruitzichten zijn.

Voor Halle en de Zennevallei zijn alle elementen aanwezig om op onze hoede te zijn en te blijven omdat precies geen enkel van de in het vooruitzicht gestelde plannen reeds concreet gekend is. Aangezien nagenoeg de totaliteit van die problematiek ressorteert onder de bevoegdheid van de minister van Openbare Werken en de dossiers gemeenschappelijke punten vertonen, vraag ik de minister, wat specifiek Halle betreft, een zo breed mogelijk overleg op gang te brengen, waar alle betrokken partijen gelegenheid tot inspraak krijgen en waar verkeersproblematiek in haar totaliteit kan worden bekeken en bestudeerd. De belangen van de lokale bevolking mogen hier evenmin achterwege blijven.

Tot daar mijn vragen en bedenkingen over de problematiek rond Halle en de Zennevallei.

Ik zou het mijzelf kwalijk nemen geen woord te zeggen over één van de meest gevaarlijke rijkswegen die ons land kent, namelijk de rijksweg Ninove-Brussel, of de Ninoofsesteenweg. De minister heeft voor 1987 gepland en voor later... beloofd, dat er aan de dodenweg Brussel-Ninove een aantal verbeteringswerken zullen worden uitgevoerd. Ik apprecieer ten zeerste de geleverde inspanning, maar blijf erbij dat de ingeschreven onderhoudskredieten veel te laag uitvallen.

De minister zelf heeft onlangs gezegd dat het hier gaat om een van de drukst bereden rijkswegen van ons grondgebied. Ik voeg er onomwonden aan toe dat hij ook bijzonder gevaarlijk is, mede door een te beperkt aantal rijstroken voor de toenemende verkeersdichtheid.

Wat als onbegrijpelijk in deze verbeteringswerken voorkomt is de vergetelheid — of hoe moet ik het noemen? — van de aanpassing van de bestaande rijksweg ter hoogte van De Spanuyt te Schepdaal. De meesten onder ons kennen dit gevaarlijk kruispunt op de Ninoofsesteenweg en zullen moeten erkennen dat hiervoor dringend en prioritair een

oplossing moet worden gezocht. Hoe gevaarlijk de weg precies is, wil ik illustreren met een paar cijfers.

Onlangs vroeg ik aan de minister van Openbare Werken in een parlementaire vraag hoe de ongevallenstatistiek er voor 1984 en 1985 uitzagen voor de Ninoofsesteenweg. In 1984 waren er 89 ongevallen met 2 doden, 32 zwaar gewonden en 119 licht gewonden. In 1985 waren er 91 ongevallen, met 1 dode, 41 zwaar gewonden en 114 licht gewonden. Voor 1986 zijn alleen de gegevens van de rijkswacht beschikbaar. Volgens de vaststellingen van de rijkswacht waren er 86 ongevallen, met 4 doden, 20 zwaar gewonden en 111 licht gewonden.

Als we hier nog de cijfers van de gemeentelijke politie aan toevoegen mogen we met zekerheid zeggen dat er op de rijksweg Ninove-Brussel, gemiddeld één persoon per dag bij een ongeval is betrokken.

Zulke cijfers doen ons huiveren. Elke dag van het jaar valt er op deze dodenweg een verkeersslachtoffer te noteren, meestal met lichamelijk letsel, maar soms ook met dodelijke afloop.

Ik meen derhalve niet te overdrijven, mijnheer de minister, wanneer ik er sterk op aandring de onderhoudskredieten voor Vlaams-Brabant op te drijven. En willen we de duizenden pendelaars die zich dagelijks via de autoweg naar Brussel begeven, binnenkort verlossen van de verkeershinder veroorzaakt door filevorming, dan moeten we ook voor dit probleem investeringen doen.

Ik geloof hiermee duidelijk te hebben aangetoond dat de kredieten voor Vlaams-Brabant zowel inzake investering als inzake onderhoud ruim onder de behoeften liggen.

Onlangs hebben we de 150e verjaardag van het departement Openbare Werken gevierd.

Het kan niet worden ontkend — en de geschiedenis kan het trouwens bewijzen — dat het ministerie van Openbare Werken de jaren van zijn bestaan tot de economische en sociale welvaart van ons land en zijn volk heeft bijgedragen. Het heeft 's lands economie gediend.

Tussen 1948 en 1965 werden zoals terecht is gezegd in het dijschrift van Openbare Werken de eerste stappen gedaan op het vlak van de inrichting van een modern wegennet. Daarvoor waren nodig: een precieze identificering van de noden, de opstelling van een rationeel programma en de noodzakelijke financiële middelen. We zijn in die periode vrij goed in ons opzet geslaagd.

Ondertussen en tot vandaag zijn de reële noden van het weg- en personenvervoer zeker niet afgenomen. In geen geval wil ik hier pleiten voor de aanleg van nieuwe autowegen, wel voor de aanpassing en modernisering van het bestaande wegennet, niet alleen door de verbetering van onze autowegen maar meer nog door de verbetering van ons rijkswegennet in het algemeen.

Mijnheer de minister, ik weet dat de beslissingen niet altijd alleen van u afhangen. Ik wens dat de Senaat, en in het bijzonder de commissie voor de Infrastructuur, samen met u een inspanning zou doen opdat de begroting voor het wegennet in de toekomst zeker niet zou verminderen. Bijkomende financiële middelen dienen inderdaad te worden vrijgemaakt. Van onze minister van Openbare Werken verwachten we dat hij in de regering de nodige slagkracht zal opbrengen om de noodzakelijke doelstellingen te bereiken.

Is het ogenblik niet aangebroken om, zoals de Sociaal-economische Raad van Vlaanderen het stelt in zijn advies, over te gaan tot een herziening van de classificatie van het Belgische wegennet? Zonder hier ten gronde deze classificatie te willen bespreken, ben ik het evenwel volkomen eens met de SERV waar hij stelt dat deze dient gekoppeld te worden aan de herverdeling van de bevoegdheden. Is de minister ertoe bereid aan dit voorstel een studie te wijden?

Tot slot een woord over de Regie der Gebouwen.

De jongste tijd wordt door de overheid en in opdracht van de Regie der Gebouwen, het onderhoud en de schoonmaak van de administratieve gebouwen toevertrouwd aan privé-firma's. Op zichzelf heb ik daar geen moeite mee omdat ik veronderstel dat hierover een kosten-batenanalyse werd gemaakt.

Waar ik wel moeite mee heb en hetgeen ik niet correct vind, is dat, waar de schoonmaak van rijksgebouwen soms gedurende jaren en tot algehele voldoening werd gedaan door tijdelijk of contractueel personeel bezoldigd door de Staat, dit personeel bij overname door de privé-firma, door deze laatste niet werd in dienst gehouden en koudweg naar de

stempelcontrole wordt gestuurd met alle gevolgen van dien. Dat is onder meer gebeurd bij de overname van het Financiengebouw te Halle.

Ik zou het op prijs stellen indien u deze pijnlijke situatie, waarvan u wellicht niet op de hoogte is, eens van nabij wilde laten bestuderen. Een dergelijke handelwijze is niet eerlijk ten opzichte van die mensen die zich sedert jaren hebben ingespannen om hun taak als schoonmaker of schoonmaakster behoorlijk te vervullen.

Inzake de toestand van het personeel tewerkgesteld bij de Regie der Gebouwen, doet het me pijn te zien dat hun precarie situatie aanhoudt.

Is, zowel voor de ernstige werking van deze administratie als voor de betrokken ambtenaren, een zo onzekere statutaire situatie verantwoord? Is het nu toch niet mogelijk over te gaan tot de definitieve benoeming van die personeelsleden? Als de politieke wil bestaat, moet het mogelijk zijn, mits het slagen voor een regularisatie-examen, deze reeds vele jaren aanslepende problematiek een afdoende oplossing te geven.

Als wij moeten kunnen rekenen op toegewijde en gemotiveerde ambtenaren, dan is de eerste vereiste de betrokkenen enige zekerheid van statuut te verlenen. Pas dan kunnen we vanuit de overheid de soms zo noodzakelijke eisen stellen en verplichtingen opleggen.

Over de personeelssituatie bij de Regie der Gebouwen zeer kort één vraag, mijnheer de minister: Is u ertoe bereid binnen de kortste tijd de procedure op gang te brengen om de toestand van het personeel te regulariseren? Ik ken uw intenties van vroeger en ik hoop dat uw visie intussen niet is veranderd. Het komt er enkel op aan ook binnen de regering het nodige vertrouwen omtrent dit probleem te winnen om dit probleem te kunnen oplossen. Ik ben er in elk geval toe bereid aan elk initiatief in dat verband mijn volle medewerking te verlenen. (*Applaus op de banken van de CVP.*)

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

M. Donnay. — Monsieur le Président, l'examen et la discussion d'un budget approuvé dans l'autre Chambre se résument déjà en temps ordinaire à une simple formalité, tant il est malaisé de le critiquer de manière efficace et objective sans le dialogue préalable dans la commission compétente.

Mais que dire lorsque nous nous retrouvons dans le contexte actuel, en ce mois de juin 1987, alors que le gouvernement demande à sa majorité d'ajuster le budget de 1985, d'approuver le budget — déjà dépensé — de 1986, ainsi que celui de 1987, à moitié liquidé?

Je ne vous cache pas que j'ai dû me faire violence pour participer à cette discussion, tant j'ai le sentiment de jouer dans une mauvaise pièce dont il vaudrait mieux rire si, malheureusement, elle n'était révélatrice de l'indifférence et du mépris témoignés par le gouvernement envers le Parlement.

La revalorisation du travail parlementaire était cependant un des objectifs repris dans la déclaration gouvernementale. Mais après tant d'autres promesses non tenues, ce n'est finalement qu'un abandon de plus. En définitive, pour vous — et c'est un «vous» collectif, monsieur le ministre — qu'importe le flacon, pourvu qu'on ait l'ivresse?

Le rapport entre les dépenses courantes et les dépenses de capital, telle qu'il apparaît dans le document venant de la Chambre, confirme l'évolution constatée durant ces dernières années dans la répartition des crédits mis à la disposition de votre département. Cette dégradation est la conséquence inévitable de la politique menée au cours de ces dernières années, qui vous a amené à réduire votre programme d'investissement pour affecter les moyens qui auraient dû leur être réservés au paiement des charges d'emprunts contractés principalement par le Fonds des routes et les intercommunales.

Malgré l'effort éphémère réalisé en 1982 pour réduire le rapport entre les deux types de dépenses, vous n'avez pu maintenir ce dernier, et la seule satisfaction que vous puissiez retirer, c'est qu'après la situation véritablement catastrophique enregistrée en 1986, le déséquilibre en est revenu à ce qu'il était en 1985, mais à quel prix: une réduction finale de plus de 15 milliards d'investissements en 1986, dans les différents secteurs du département des Travaux publics, par rapport à 1985.

La légère amélioration apportée en 1987 n'a pu que ramener cette diminution annuelle à 14 milliards.

Il faut remonter de vingt-cinq ans pour retrouver un programme comparable en valeur actualisée à celui que vous nous proposez en 1986

et en 1987. Un recul d'un quart de siècle: c'est le symbole caractérisant ce gouvernement, même en dehors de sa politique sociale.

Les dépenses courantes sont passées de près de 68 milliards à plus de 80 milliards en 1986. Cette augmentation serait due principalement à l'aggravation des charges financières à supporter par le Fonds des routes et les intercommunales créées pour la construction des autoroutes.

Suivant le tableau présenté, il apparaît, en effet, que les charges d'intérêt, qui étaient de 42,491 milliards en 1985, sont passées à 54,239 milliards en 1986, soit une augmentation de près de 12 milliards ou 30 p.c. Le fait que ce montant a été ramené à 51,364 milliards en 1987 ne modifie guère cette proportion.

Or, dans les explications figurant dans le programme justificatif, vous noyez véritablement le poisson en comparant cette hausse au total des dépenses courantes, c'est-à-dire à 80 milliards, ce qui ramène l'augmentation relative à 15 p.c. Vous ne proposez cependant aucune justification.

On ne peut davantage accepter le deuxième élément que vous avancez dans votre justification globale, en vous référant aux obligations contractées, par le gouvernement, par la loi du 5 mars 1984. Ces mesures concernent, en effet, certaines charges d'intérêt du logement social, dont l'impact s'est d'abord répercuté au budget 1985, qui affichait ainsi, pour ce poste, une augmentation de 17 milliards par rapport à 1984. Par contre, les effets de ces engagements, pour 1986, sont réduits de près de 3 milliards par rapport à 1985 et de 2,6 milliards pour 1987, par rapport à 1986.

L'argument invoqué est donc inexact, puisqu'un effet inverse se produit.

Je me permets, dès lors, de vous demander de bien vouloir m'indiquer d'où provient cette augmentation de 30 p.c. de la charge d'intérêt qui ne concerne, en réalité, que le Fonds des routes.

L'importance de la dotation à réserver au Fonds des routes et les restrictions qui en découlent pour votre budget, compte tenu de l'affectation principale de ce transfert, m'amènent à vous faire part d'une autre réflexion sur l'opportunité de votre projet de modification des attributions de ce Fonds, visant à étendre ses activités à la voirie communale et à lui permettre de réaliser des trottoirs et des tronçons d'égout sur les routes de l'Etat.

Je ne nie certes pas l'intérêt de cette initiative pour les pouvoirs locaux, même si je tiens à formuler certaines réserves à cet égard. Je me pose cependant la question de savoir comment vous allez dégager les crédits indispensables au paiement total de ces ouvrages alors que, malgré l'achèvement progressif de programmes autoroutiers, les besoins propres du Fonds des routes ont été estimés, par votre administration, de 1985 à 1995, à un montant variant entre 22 et 23 milliards, chiffre que vous n'avez plus atteint depuis 1984 et qui a été ramené à 13,5 milliards en 1986 et à 15,3 milliards en 1987. Où est l'astuce? Vos projections 1985-1995 sont-elles erronées ou bien êtes-vous réellement capable de dégager des crédits supplémentaires?

Il n'est pas inutile, à cet égard, monsieur le ministre, de rappeler vos déclarations en commission où vous avez affirmé pouvoir dégager 1 milliard pour l'amélioration de ce que vous appelez les « points noirs » et 7,5 milliards pour la réorientation des crédits dépendant du Fonds des routes.

Avant d'être aussi compréhensif envers les provinces et les communes — qui, à l'avance, vous en remercient — ne conviendrait-il pas que l'Etat remplisse mieux ses obligations envers les usagers de ses voiries?

La circulation des véhicules est, en effet, compromise en de nombreux endroits, principalement aux heures de pointe. Nous connaissons tous les files sur les autoroutes aux sorties situées aux abords des villes, à certains moments de la journée. Des solutions appropriées devraient être trouvées d'urgence en fonction des caractéristiques locales. Je pense aussi aux bouchons créés aux carrefours importants des routes de l'Etat, dont la traversée n'est pas assurée par des signaux lumineux, et qui constituent un danger réel pour les usagers.

Chaque fois qu'on lui signale ces difficultés, votre administration se retranche derrière les normes qui lui seraient imposées, pour l'autoriser à envisager cette signalisation, à savoir le passage d'un minimum de véhicules sur les voiries en cause. Cette condition n'est, à mon avis, pas suffisante; il faudrait surtout fixer cette règle en fonction de la circulation, dans les deux sens, aux heures de pointe et dans les carrefours mis en cause.

Ce n'est pourtant pas l'élément qui est pris en considération. On invoque la nécessité de normes et de règles, certes indispensables, mais

à partir du moment où l'Etat peut étendre une action au-delà de ses propres compétences, nous pouvons nous étonner de ne pas le voir accorder un peu plus d'importance aux besoins qui apparaissent dans le domaine qu'il doit gérer et dont il assume l'entière responsabilité.

Il est donc à craindre que la rigueur, sur ce plan, continue à être la règle, règle qui cependant, au hasard des circonstances — c'est un doux euphémisme —, me paraît quelquefois transgressée d'une manière que je qualifierai d'indécente, dans le contexte actuel.

Alors que la sécurité, je viens de le souligner, est compromise par l'austérité, j'ai appris que certaines routes de la province de Luxembourg venaient de se voir dotées, à grands frais, de bornes hectométriques. Vous m'entendez bien, chers collègues, tous les cent mètres, le Fonds des routes a planté une borne le long de ces voiries, un luxe que même nos autoroutes ne connaissent pas!

D'après mes informations, il semblerait que vous n'auriez pu refuser ce plaisir à la gendarmerie qui vous l'avait demandé pour vraisemblablement faciliter les constatations, en cas d'accident. Est-ce exact? Les véhicules de la gendarmerie n'ont-ils plus de compteur affichant les hectomètres et permettant de se repérer par rapport aux bornes kilométriques?

Allons-nous voir cette mesure se généraliser sur tout le territoire du pays ou bien s'agit-il d'une faveur réservée à la seule province de Luxembourg?

Pourquoi ce luxe inutile, provocateur, synonyme d'une certaine forme de gaspillage, d'un côté, et la rigueur stricte, sourde aux considérations de sécurité, de l'autre?

Pour alléger les obligations du département des Travaux publics, un membre de la Chambre a avancé l'idée de transférer certaines routes nationales aux communes. Vous avez paru approuver cette orientation, ce qui est assez curieux et, finalement, assez contradictoire avec la philosophie qui semble se dégager du projet de loi auquel je viens de faire allusion; vous voulez, d'une part, vous donner la possibilité éventuelle, hypothétique, d'aider les communes à entretenir et à améliorer leur réseau de voiries, ce qui est très louable, je le répète, mais, d'autre part, vous manifestez aussi votre intention de leur transférer certains tronçons de routes de l'Etat. Tout cela ne paraît ni très cohérent, ni très logique.

Le fait que ces sections de voiries seraient remises en état ne constitue pas un argument, car la charge d'entretien et d'amélioration pèsera dorénavant sur les finances communales, sur le budget de la Région wallonne, qui est le pouvoir subsidiant, alors que vous ne pouvez donner aucune garantie sur la base de la nouvelle législation envisagée.

On a, en définitive, un peu l'impression que ce que vous voulez donner d'une main, vous le reprenez de l'autre. Je vous avoue que, pour ma part, je suis opposé à cette démarche, surtout si elle est unilatérale.

Par contre, je suis entièrement d'accord pour qu'on envisage une nouvelle classification des voiries, en fonction des modifications résultant des lois d'août 1980.

Les autoroutes, qui ont leur statut propre, ainsi que les grandes liaisons entre villes, provinces ou régions, devraient, bien entendu, rester du ressort de l'Etat.

Sur le plan pratique, plus rien ne justifie, à mon avis, le maintien des voiries provinciales. Il est vrai que le seul obstacle qui s'oppose à une éventuelle reprise de ces routes par l'Etat ou par une autre administration, réside dans le fait que leur kilométrage est un des critères essentiels de répartition du Fonds des provinces. Cette difficulté devrait pouvoir être surmontée sans créer de préjudice aux provinces qui doivent, c'est certain, consacrer une part plus ou moins importante de leur budget, à l'entretien et à l'amélioration de leurs routes. Mais, j'y insiste, les provinces ne doivent pas être pénalisées par une modification qui serait apportée au statut de leurs voiries.

Les régions, dans un Etat vraiment fédéral, devraient également disposer d'un réseau de voiries, constitué de routes de l'Etat secondaires, de routes provinciales et même d'importants chemins de grande communication. Cela sera malheureusement impossible aussi longtemps que les lois d'août 1980 n'auront pas été modifiées en vue, et d'élargir les compétences des régions, et de revoir leur mode de dotation et de financement.

La voirie communale regrouperait, quant à elle, ce qui n'a été classé ni par l'Etat, ni par les régions.

Si l'application immédiate et complète de cette classification n'est pas réalisable, par contre, une concertation entre le ministre des Travaux publics, les représentants des provinces et les exécutifs régionaux devrait

en asseoir le principe et déterminer, dès à présent, pour chaque institution politique concernée, les orientations à prendre.

L'interpellation d'un membre de la Chambre, jointe à la discussion du budget 1987, nous a permis de faire le point sur le projet d'une voie de liaison permanente envisagée par la Hollande, entre les rives de l'Escaut occidental. Il s'agirait, en l'occurrence, de la construction d'un pont enjambant le fleuve.

Si notre pays, est, à cet égard, demandeur en vue et d'améliorer l'accès aux portes d'Anvers, et d'ouvrir le canal de Baalhoek, nous disposons, à mon sens, d'une protection juridique suffisante pour ne pas nous en laisser imposer par nos voisins du Nord et pour mettre à leur charge l'aménagement de l'infrastructure routière, qui doit permettre le raccordement de l'ouvrage projeté à notre réseau d'autoroutes.

Ce problème global ne peut être réglé que par la concertation.

Peut-être ai-je l'air d'enfoncer une porte ouverte puisque vous avez fait part de votre intention de confier à la commission technique belge-neerlandaise le soin de traiter cet important dossier? Mon intervention, à ce sujet, n'est motivée que par deux considérations: tout d'abord, les Wallons ne pourraient admettre que les revendications des Pays-Bas, exigeant un débit minimal de la Meuse de 50 m³ par seconde d'une eau épurée, soient incluses dans l'accord qui pourrait intervenir à l'issue de la concertation.

Le problème de l'épuration des eaux de la Meuse doit, en effet, être réglé au niveau de l'Etat, entre le gouvernement et les régions.

Je désire ensuite vous faire part de ma surprise d'avoir appris que le vicomte Davignon avait été désigné, par le ministre des Relations extérieures, pour conduire la délégation belge.

Ce choix a-t-il été ratifié par vous?

Sans mettre en doute les qualités diplomatiques de M. Davignon, ses fonctions à la tête de la Société Générale, société directement intéressée à la réalisation des importants ouvrages de génie civil qui se révéleront nécessaires, ne sont-elles pas de nature à créer l'équivoque?

Un journal de la capitale nous a appris que Tractebel, du groupe de la Générale, a d'ores et déjà effectué, pour le compte du gouvernement, une étude technique sur la faisabilité de solutions alternatives ou complémentaires à l'édification d'un ou de plusieurs barrages en Wallonie, à savoir la constitution de réserves d'eau dans les gravières du Limbourg, dont le coût, d'après une première estimation, serait de 15 à 20 milliards.

« Confusion des genres », dit le journal qui poursuit: « Tandis que, dans les milieux de la Générale, on se montre incontestablement alléché par la perspective de gros travaux auxquels elle serait presque immanquablement associée, on se refuse à tout commentaire officiel aux Relations extérieures. »

Curieuse affaire, en vérité, où la seule explication donnée réside dans la nécessité, du côté belge, d'avoir une personnalité de grand format, rompue à la pratique des négociations internationales, pour faire face à une délégation néerlandaise, menée par un ancien ministre des Affaires étrangères.

N'y aurait-il plus de personnalités de grand format au sein du gouvernement? Cette affaire mérite assurément d'être suivie.

Le troisième tunnel routier sous l'Escaut à Anvers, le Liefkenshoektrunnel, fera donc l'objet d'un financement alternatif particulier.

La formule retenue est, paraît-il calquée sur le modèle français, ce qui n'est pas nécessairement une référence.

Comme il est impossible, dans le cadre de cette discussion générale, de vous demander des éclaircissements sur l'aspect financier de cette opération, vraiment inédite, je me bornerai à vous poser trois questions de principe.

Voici la première: quand nous évoquons, en commission ou à cette tribune, l'éventualité d'instaurer le péage sur nos autoroutes, vous faites état — et vous n'êtes pas le seul — des recommandations de la Communauté économique européenne, préconisant la suppression de tous les péages dans les pays membres. N'est-il pas paradoxal de rompre avec ce principe alors que ce tunnel présente un intérêt économique évident pour le nord du port d'Anvers? Si la technique financière mise au point permet de vous éviter l'engagement de capitaux, elle n'en a pas moins pour conséquence de mettre à charge des usagers, la construction de l'ouvrage.

Votre gouvernement ne veut pas d'impôts nouveaux, mais apparemment seul ce terme est tabou, puisque vous êtes d'accord pour créer des redevances nouvelles. J'en déduis que c'est une question de terminologie.

Deuxième question: une étude économétrique a été effectuée par le département des Travaux publics. En fonction de l'estimation de l'intensité du trafic, le prix du péage aurait été fixé à 75 francs pour les voitures et à 450 francs pour les camions.

Peut-on affirmer que les usagers potentiels accepteraient de payer un prix aussi élevé alors que deux tunnels, dont le franchissement est gratuit, sont situés à une vingtaine de kilomètres?

Les banques, quand à elles, bénéficient de la garantie de l'Etat pour les capitaux investis, qui auront un rendement assuré, de 12 p.c.

Troisième question: le Fonds des routes est chargé de suivre l'exécution de la convention, tant en ce qui concerne la construction qui durera quatre ans que l'exploitation du tunnel concédée pour dix-huit ans, je crois.

Ces marchés de concession n'ont toutefois pas fait l'objet d'un arrêté royal relatif aux délégations de pouvoir, possibles dans des cas semblables.

Quelles sont les limites qui, selon vous, peuvent vous dispenser de respecter les prescriptions légales en matière de marché public et, plus spécialement, celles relatives aux délégations de pouvoir?

Un journal anversois du 29 mai 1987 nous a appris qu'un arrêté royal, daté du 24 mars dernier, avait fixé un nouveau barème des redevances pour prise d'eau, à percevoir par l'Office de la navigation.

Les explications données par cette administration pour justifier cette décision sont assez spécieuses. En effet, affirmer qu'on veut calquer les redevances sur celles en vigueur dans la partie flamande du pays, à l'initiative du *Dienst voor de scheepvaart*, est un raisonnement un peu sommaire quand on connaît les coûteuses mesures d'épuration des eaux, imposées notamment aux industriels mosans. Comparaison n'est pas toujours raison!

M. Leemans reprend la présidence de l'assemblée

Par ailleurs, il est inadmissible d'appliquer cet arrêté avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1986 en prenant l'indice du mois de janvier 1985 comme base de calcul des augmentations annuelles prévues.

Appliquer une redevance avec rétroactivité est anticonstitutionnel et, à ma connaissance, n'a jamais été admis par le ministre des Affaires économiques.

Je serais très intéressé de connaître votre avis à ce sujet, vous qui, vraisemblablement, avez signé cet arrêté royal, monsieur le ministre. Est-il exact que celui-ci fait l'objet d'un recours au Conseil d'Etat?

Ces derniers mois, la presse s'est faite l'écho, à plusieurs reprises, du problème posé par le trafic automobile à travers la ville de Liège, par les quais de la dérivation.

Il est exact que le charroi venant de Hollande, d'Anvers et même d'Allemagne, en direction du sud de la Belgique, emprunte la section d'autoroute venant de Maastricht et, par le quai de la dérivation, qui en constitue le prolongement, traverse la ville de Liège pour reprendre, à Chênée, l'autoroute vers le sud du pays.

Aux heures de pointe, cette circulation, à laquelle s'ajoute l'intense trafic local, crée des nuisances insupportables pour les 8 000 riverains de cette voirie, par la pollution, les difficultés d'accès aux immeubles et les dangers qui en découlent.

A long terme, ce problème sera réglé lorsque la liaison autoroutière E5-E9 sera réalisée et lorsqu'une voie secondaire aura permis de détourner le charroi venant de l'échangeur de Cheratte.

Dans l'immédiat, la ville de Liège souhaiterait remédier à la situation actuelle intenable et prendra toute une série de mesures destinées à canaliser et mieux réglementer le trafic, à améliorer la sécurité des riverains et à leur assurer une plus grande tranquillité. Il serait aussi indispensable que le département des Travaux publics se penche sur le problème posé, car il s'agit, en définitive, d'une voirie de l'Etat.

Que pouvez-vous faire, monsieur le ministre? Je pense que vous pouvez contribuer également à cet effort entrepris par la ville de Liège et améliorer la situation en réduisant le bruit par la pose d'un nouveau revêtement de chaussée et par l'insonorisation des trémies qui jouent le rôle de caisses de résonance.

Le coût de ces travaux n'est pas excessif et se justifie, compte tenu du délai nécessaire pour réaliser les infrastructures définitives que je viens d'évoquer et qui, seules, peuvent mettre un terme à cet état de choses.

Cette situation a, semble-t-il, relancé l'opportunité de la création d'une liaison qui avait été envisagée à l'avant-projet du plan de secteur et qui, joignant Cerexhe-Heuseux à Beaufays, devait permettre au trafic le plus lourd et le plus important provenant des autoroutes d'éviter la traversée de la ville de Liège.

Cette nouvelle voirie a finalement été reprise au plan de secteur, lequel n'a pas encore été approuvé.

Les communes de Soumagne, Fléron, Trooz et Chaudfontaine qui doivent être traversées par cette route se sont émues de ce projet, en raison notamment des conséquences pour l'environnement et les exploitations agricoles. Elles ont marqué leur désapprobation sur la nouvelle liaison projetée.

Une réunion d'information, à laquelle vous étiez invité ainsi que M. Liénard, ministre régional compétent, s'est tenue à Soumagne, mais vous avez tous deux décliné cette invitation.

Pourriez-vous, monsieur le ministre, faire le point sur ce problème qui n'est pas simple, je vous le concède? Si l'exécutif régional wallon maintient cette liaison dans le plan de secteur, la réaliserez-vous?

Le rapport de la Chambre nous apprend à ce sujet que la création de la route Cerexhe-Heuseux-Beaufays fait l'objet d'un financement alternatif qui est actuellement à l'étude. Votre intention est-elle d'en faire également une route à péage?

Je vous remercie, monsieur le ministre, de bien vouloir apporter une réponse à mes questions. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

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

De heer Claeys. — Mijnheer de Voorzitter, de uitbouw van onze havens is bijzonder belangrijk; zij hebben immers een groot economisch en tewerkstellingseffect. Bij die uitbouw moet complementariteit onder onze drie grote havens bestaan. Spijtig genoeg is dit niet het geval. Het beleid beperkt zich tot een vrij willekeurige verdeling van de havenkredieten. Er is in feite geen sprake van een echt havenbeleid. Een poging daartoe werd gedaan, eind de jaren zeventig, wanneer de Nationale Havencommissie, die in de jaren zestig was opgericht, werd vervangen door de Nationale Commissie voor het havenbeleid. Maar als gevolg van het geruzie kreeg ook deze commissie steeds minder macht, zodat elk nationaal overleg over het havenbeleid uitbleef.

Op 14 februari 1985 gaf de Ministerraad zijn akkoord om een nieuwe havencommissie in het leven te roepen. Maar, naar wij menen te weten, vond sedert twee jaar geen enkele vergadering of activiteit plaats. Wellicht kan de minister het initiatief nemen om zijn plannen aan de commissie voor te leggen zodat zij haar werkzaamheden kan aanpassen.

Het ontbreken van een werkelijk havenbeleid is echter een euvel waarvan men de gevolgen nog te weinig heeft ingeschat. Langzaam maar zeker wordt in naam van ambitieuze dromen voor Zeebrugge de concurrentiepositie van de andere havens aangetast. Omwille van « opgefokte projecten » zoals Zeebrugge, komen de andere havens in de kou te staan. Het is een welbekende en tot vervelens toe aangeklaagde situatie.

De « Staatshaven Zeebrugge » blijkt nog steeds een voorkeursbehandeling te kunnen genieten. Men mag verwachten dat, in naam van een optimalisering van wat daar aan de kust nu eenmaal aan infrastructuur bestaat, verdere stappen zullen worden gedaan. Een Noorderkanaal aangepast voor eenheden tot 2 000 ton en duwbakken behoren daartoe. Men mag verwachten dat aan de staatshaven nog 20 tot 30 miljard zal toekomen, die de andere havens gezien de beperkte middelen zullen moeten ontberen, en dat terwijl de andere havens het toch al « bewezen » hebben.

Aangezien de Staat niet meer de noodzakelijke investeringen doet opdat de infrastructuur concurrentieel zou blijven, gaat een haven als Gent al gauw aan aantrekkelijkheid inboeten ten opzichte van de cliënteel. De terugloop van de trafiek in 1986 is vooral aan externe factoren te wijten. De vermindering van 1,5 miljoen afvoer van steenkool, die incidenteel is, het gevoerde EEG-beleid in de graansector en de concurrentievervalsing vanwege de Franse spoorwegen, zijn vooral structurele factoren.

De ruimtelijke expansie van de Gentse haven heeft de limiet bereikt en alleen grote nieuwe investeringen kunnen de mogelijkheden van die expansie beveiligen, wat in grote mate afhangt van het investeringsbeleid van de nationale overheid.

De nationale overheid moet de investeringen voor de infrastructuur financieren. Havens vervullen hier een belangrijke rol. Zij creëren aanzienlijke tewerkstelling, realiseren hoge toegevoegde waarde en zijn essentieel voor een land met een open economie. Daarom is het ook noodzakelijk dat de nationale overheid de uitbouw ervan financiert, wat zij ook doet voor de andere infrastructuurwerken zoals autosnelwegen.

Er bestaat in ons land geen eenvormig havenstatuut en diverse beheersmethoden worden aangewend voor de exploitatie. Er zijn gemeentelijke havens, parastatale havens en staatshavens, die een voorkeursbehandeling genieten. Wij zijn voorstander van een eenheidsstructuur voor havenbeheer en -exploitatie, waarbij het exploiterende bestuur binnen een nationaal richtplan voor de havenpolitiek vrij optreedt, met de zekerheid dat de overheid de financiële verplichtingen die met het richtplan gepaard gaan ook werkelijk nakomt.

Onze voorkeur gaat naar de gemeentelijke exploitatie die wellicht niet de ideale formule is, maar het voordeel heeft van de band met de plaatselijke toestanden. Een haven betekent voor- of tegenspoed voor de lokale bevolking. Daarom is een beheersstructuur nodig die steunt op de lokale mandatarissen, maar het remmende toezicht van de voorgdij kan worden versoepeld.

De nationale overheid heeft de jongste jaren systematisch niet meer in de Gentse haven geïnvesteerd en de stad Gent heeft niet alleen de exploitatiekosten van de haven ten laste genomen, maar ook de investeringsuitgaven ervan, bijvoorbeeld de onteigeningen voor het Sifredok, een deel van het Rodenhuizedok, alle havengronden op de linkeroever.

Uit een studie van professor Anselin blijkt dat de activiteiten ontwikkeld in de Gentse havenzone gedurende de periode 1981-1985 minimum 160 à 170 miljard opbrachten voor de Schatkist. Wat kreeg Gent aan investeringen in deze periode? Het ministerie van Openbare Werken stelde niet eens 4 miljard ter beschikking.

Vanaf 1985, maar zeker in 1986, werd de belofte gedaan dat de discriminatie ten opzichte van Gent niet alleen zou worden goedge maakt, maar zelfs zou worden ingelopen. In werkelijkheid werd op de begroting in 1986, 375 miljoen ingeschreven en in 1987, 560 miljoen.

Met het besluit van de Ministerraad van 31 oktober 1986 om 100 miljoen, respectievelijk 250, meer uit te trekken, werd in het geheel geen rekening gehouden. Sterker nog, van de ingeschreven 375 miljoen werd in 1986 slechts 171 miljoen vastgelegd. Daarnaast werden op dit budget twee uitgaven vastgelegd voor 103 miljoen. Met de uitbouw van de Gentse haven hebben ze rechtstreeks weinig te maken. De overige kredieten waren voor het uitvoeren van de Berendrechtshuis bestemd.

Waar blijft tenslotte de efficiëntie van een dergelijk beleid, dat in 1986 drie verschillende regimes van havenfinanciering tot stand brengt?

Zonder raadpleging van de gemeentelijke havenautoriteiten werd vanaf 1 januari 1987 een nieuwe regeling van kracht waarbij de infrastructuurwerken in een haven uitgevoerd slechts voor 60 à 80 pct. worden gesubsidieerd tegenover 100 pct. voorheen. Uitrustingswerken, zoals kranen, loods en dergelijke, worden echter niet meer gesubsidieerd. Voorheen kon men hiervoor rekenen op een subsidie van 60 pct.

Om de geplande werken in de eerstkomende tien jaar te kunnen uitvoeren, moet Gent 15 miljard financiering vinden, hoewel de leencapaciteit van het havenbedrijf ingevolge het saneringsplan de volgende tien jaar tot 1,6 miljard is beperkt. Door dit alles wordt Gent ernstig gediscrimineerd.

Tijdens de bespreking van uw begroting in de plenaire vergadering van de Kamer van volksvertegenwoordigers op 3 juni hebt u, mijnheer de minister, volgens het *Beknopt Verslag*, het volgende verklaard: « Ik heb bekomen dat de werken in Gent in twee delen zouden worden gesplitst. Theoretisch is dat verboden. Er werden aan de baggerwerken in 1987 350 miljoen besteed en er zijn opnieuw 350 miljoen frank voorzien in 1988. Een deel daarvan is voorbehouden voor eventuele werken aan de havendam te Zeebrugge. Verder werd besloten nog 275 miljoen te besteden voor de Gentse haven, wat een totaal geeft van 725 miljoen. » Dat begrijpen wij niet, mijnheer de minister.

M. Olivier, ministre des Travaux publics. — Je pourrais vous répondre immédiatement à ce sujet, monsieur Claeys.

De heer Claeys. — Wij vrezen dat het hier opnieuw gaat om beloften zoals onze collega's, de heren Seeuws en Van Ooteghem, reeds hebben gezegd.

Wij wensen vooral duidelijkheid. Waar is de supplementaire 275 miljoen voor de Gentse haven in uw begroting ingeschreven? Wij weten wel dat het in de begroting inschrijven nog geen enkele waarborg biedt dat het krediet zal worden toegekend. Het is echter een eerste stap in de goede richting.

Wij rekenen erop dat de haven van Gent uiteindelijk zal krijgen waar ze recht op heeft zodat de toekomst beveiligd kan worden. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

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

M. Eicher. — Monsieur le Président, nous discutons aujourd'hui des ajustements au budget de 1985 ainsi que des budgets 1986 et 1987 des Travaux publics, ce dernier budget étant déjà dépensé à 50 p.c. Pour qui le gouvernement prend-il donc le Parlement? Une telle situation est unique dans un pays démocratique, mais où la démocratie ne sera bientôt plus qu'un souvenir, si vous continuez à vous accrocher désespérément aux pouvoirs spéciaux.

En fait, et en toute logique, c'est le budget 1988 de votre département qui devrait être discuté maintenant. Vous n'auriez pas dû changer un seul de vos propos et nous aurions tous gagné un temps énorme.

D'ailleurs, les déclarations catégoriques que vous avez faites ces dernières années lors des discussions budgétaires n'avaient pas plus de sens que celles que vous émettez vraisemblablement aujourd'hui. Je vous en fournirai la preuve dans quelques instants.

Le fait que ces budgets nous viennent de la Chambre ne nous a pas permis d'aborder en commission des questions à caractère local, ce qui nous oblige à en parler, ce jour, en séance publique. Vos réponses ou votre silence seront enregistrés avec une grande attention.

Venons-en aux autoroutes. La télévision nous a montré quelques-uns des exemples qui témoignent du ridicule et, surtout, du manque de coordination qui règnent dans le département à la tête duquel vous vous trouvez depuis bientôt six ans.

Ridicules sont des projets que votre département a réalisés, et dont vous n'êtes pas le seul responsable. Ridicules sont également les projets inachevés.

Quel citoyen belge n'a pas encore entendu parler du projet de franchissement de l'Eau Rouge à Francorchamps?

Une autoroute actuellement appelée E42 relie les réseaux belge et allemand via le point frontière de Steinebrück. Depuis quatre ans, cet ouvrage est terminé, sauf le pont de l'Eau Rouge. Le rapport de la Chambre nous informe que vous prévoyez 350 millions en 1987 et, qu'en 1988, une somme de 335 millions serait prévue. Voilà pourtant sept ans que des sommes équivalentes, sinon plus importantes, sont inscrites dans votre budget pour la réalisation de cet ouvrage qui n'est encore nulle part! Le 26 novembre 1980, déjà, un appel d'offres général de concours a été lancé. D'année en année — et c'est probablement ce que vous ferez encore tout à l'heure —, vous émettez des promesses à ce sujet. En 1982, vous promettiez fièrement que l'ordre d'entamer des travaux serait donné le 1^{er} septembre de la même année. Je ne vous répéterai pas vos propos à ce sujet durant les nombreuses années que vous avez passées à la tête de ce ministère car je sais que vous n'êtes pas le seul responsable de cette situation lamentable qui nous ridiculise aux yeux des étrangers.

Monsieur le ministre, trop d'encre et surtout trop de sang ont coulé à la suite du retard apporté à la réalisation de ce projet. Une telle situation n'est possible qu'en Belgique. J'espère que le jour de l'inauguration de cet ouvrage on n'osera pas offrir le verre de champagne habituel mais, au contraire, que le pays tout entier aura une pensée émue pour les malheureuses victimes de l'insouciance des responsables de ce retard. Dans d'autres pays, on démissionne pour bien moins que cela!

De vous, ministre responsable des Travaux publics, j'aimerais entendre aujourd'hui non plus des promesses et des déclarations d'intention, mais des précisions, des noms, des dates et des chiffres!

Un deuxième problème est relatif aux autoroutes: l'actuelle E40 franchit le ruisseau du Ruyff entre les bk 119 et 120 à hauteur de Welkenraedt et passe au-dessus de la ligne internationale de chemin de fer Aix-Liège. Depuis quelques mois, un sens de circulation est complètement hors service, alors que le trafic y est particulièrement intense. Pas un homme, pas une machine, rien! De quelle maladie bizarre souffre ce pont? Pour combien de temps restera-t-il impraticable?

Connaîtrait-il éventuellement le même sort que le célèbre pont d'Eynatten, qu'on s'est enfin décidé à démolir, alors que personne ne peut

prévoir quand le nouveau sera effectivement mis à la disposition des usagers.

Avant qu'un journaliste, un peu trop curieux pour vous et qui a eu le courage de dénoncer les carences de votre département, vous interroge à ce sujet, je vous pose, de cette tribune, trois questions précises.

1. Quels sont les responsables de cette situation?

2. Quand prendrez-vous des sanctions réelles contre ceux-ci, au lieu de couvrir sans cesse de votre immunité ministérielle les négligences coupables de votre administration?

3. Quand et comment comptez-vous régulariser la situation à cet endroit bien précis et quel en sera le coût réel pour le collectif, déjà saignée à blanc et qui attend enfin la sortie du tunnel, toujours annoncée mais jamais en vue?

Dernièrement, une personnalité politique belge au niveau européen s'est permis de dire que les Belges étaient des pontifex, des constructeurs de ponts, *Brückenbauer* en allemand, *bruggenbouwers* en néerlandais.

Aurait-il par hasard pensé au département des Travaux publics et aux ponts projetés et construits, voire contrôlés — et pourquoi pas? — inaugurés même par les fonctionnaires de ce ministère?

Des ponts projetés mais toujours inexistantes, inachevés, existants mais inutilisables, remplacés après cinq, dix ou quinze ans.

M. Olivier, ministre des Travaux publics. — Où?

M. Eicher. — Il y en a partout en Belgique! Des ponts sans le moindre accès routier, en pleine campagne, dans les champs de betteraves et de céréales, des ponts trop bas, et même des ponts sans la moindre raison d'existence.

M. Olivier, ministre des Travaux publics. — A mon avis, c'est Jean-Claude Defossé qui a rédigé votre texte. (*Sourires.*)

M. Eicher. — Loin de là, monsieur le ministre, mais c'était une belle émission.

Quittons les ponts, mais pas les autoroutes. Depuis bientôt deux années, on trouve, à droite de nos autoroutes, des nouveaux panneaux indiquant les distances kilométriques et, partout, également, un numéro de route précédé d'un A. Ces panneaux ont fait leur apparition immédiatement après la rénumérotation du réseau autoroutier belge et, je le suppose, international.

L'ancienne E41 est devenue E42 et porte le n° A13. Je suppose que cela suscite des questions. L'ancienne E5 est devenue E40 et porte le n° A3. Je ne citerai pas d'autres. Toujours et partout règne la confusion.

Je m'étais permis de vous poser, le 19 juin 1986, une question écrite à ce sujet. Dans votre réponse, vous essayez évidemment de justifier ce bornage: le travail des techniciens serait facilité par cette nouvelle numérotation, que vous appelez « nationale » pour la distinguer de la directionnelle « européenne », pour des statistiques d'accidents, de trafic, de qualité et autres.

Je ne puis accepter votre argumentation. La signalisation le long de nos autoroutes doit rester simple, facile à comprendre et, surtout, ne pas prêter à confusion. Elle doit s'adresser en premier lieu aux usagers de ces routes, à ceux qui y passent régulièrement et qui, en réalité, ne la voient plus, mais, surtout, aux dizaines de milliers d'étrangers qui passent chaque jour, soit à la recherche d'une destination belge, soit en transit. Ce n'est qu'en dernier lieu qu'elle peut s'adresser aux techniciens, pour faciliter leur besogne statistique. D'ailleurs, ceux-ci la connaissent de toute façon par cœur. A moins que vous considériez vos techniciens comme moins intelligents que le conducteur occasionnel!...

Reconnaissez-le: cette signalisation présente une multitude de signes incompréhensibles pour la plupart des usagers et occasionne, par son accumulation, une distraction supplémentaire pour les automobilistes. Un bornage discret, destiné aux services, aurait été de loin préférable, certainement moins coûteux et, surtout, aussi efficace. Encore un investissement inutile, à propos duquel je vous questionnerai d'ailleurs par le biais du bulletin des *Questions et Réponses*.

Monsieur le ministre, je pourrais encore continuer longtemps, mais je préfère obtenir des réponses précises à ces trois questions plutôt que de n'en recevoir aucune aux multiples questions que je désirerais encore vous poser. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

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

De heer Capoen. — Mijnheer de Voorzitter, op mijn beurt vraag ik de aandacht van de minister voor het probleem van de filevorming. De oorzaken hiervan zijn tweërlei: ten eerste, zijn de belangrijke menselijke activiteiten, wonen, werken en ontspannen, ruimtelijk gespreid en, ten tweede, gebeuren de verplaatsingen sterk geconcentreerd in de tijd. Zo kent men tijdens de ochtendspitsuren de moeilijkheden op de belangrijke invalswegen naar de grote steden en tijdens de zomerweekends de opstoppingen op de wegen naar de kust. Filevorming is dus een in de tijd beperkt verschijnsel.

De maatschappij vereist van de mensen een grote mobiliteit en in de toekomst zal hierin zeker geen verandering komen. Deze hoge mobiliteit gekoppeld aan de ruimtelijke spreiding van onze belangrijkste activiteiten doet heel wat mensen grijpen naar het vervoermiddel bij uitstek, de auto. De auto is immers relatief goedkoop, veroorzaakt het minste tijdverlies bij verplaatsingen, afgezien van de files uiteraard, en biedt het meest comfort aan de gebruiker. Bovendien komt het openbaar vervoer voor velen niet in aanmerking: het aanbod ter plaatse is niet voldoende; het is te duur; de reistijden komen niet tegemoet aan de behoeften.

M. Grosjean. — Grâce à M. De Croo.

De heer Capoen. — Het comfort van de auto, geplaatst tegenover het stroeve openbaar vervoer, zal dus leiden tot een verdere uitbreiding van het wagenpark en het probleem van filevorming zal bijgevolg nog verergeren.

De minister van Openbare Werken en de betonbaronnen zouden het probleem van de filevorming kunnen wegwerken door meer beton en tarmac te storten. Hiervoor is echter noch figuurlijk noch letterlijk ruimte voorhanden. Wij worden immers niet alleen geconfronteerd met budgettaire beperkingen, maar ook met het dichtste wegnnet ter wereld.

Het probleem van de filevorming kan dus niet worden opgelost door het aanleggen van nieuwe rijvakken, ringen en autowegen.

Gezien de complexiteit moet deze aangelegenheid globaal worden aangepakt. Hiervoor dient in de eerste plaats een gecoördineerde aanpak tot stand te komen van alle vervoermogelijkheden voor personen en goederen, zowel van het privé-vervoer als van het openbaar vervoer te land, te water en in de lucht.

Al die vormen van vervoer dienen in harmonie te worden gebracht om de bestaande mogelijkheden beter te benutten. Dit belet niet dat er ondertussen, op korte termijn, naar oplossingen dient te worden gezocht door hier en daar knelpunten weg te werken met bijkomende infrastructuurwerken, door een optimale elektronische verkeersgeleiding in te voeren, door alternatieve vormen van openbaar vervoer uit te werken. Rekening houdend met de verdere toename van het wagenpark dient een meer flexibel tijdgebruik te worden ingevoerd om de pieken in het verkeer af te ronden.

Het probleem is zeer complex. Het gaat niet alleen om wegeninfrastructuur, maar ook om het tijdgebruik, om de ruimtelijke ordening en de vakantiespreiding, de glijdende werkuren en dergelijke.

Wij hopen, mijnheer de minister, dat u er zich niet toe geroepen voelt de prangende en economisch nadelige of remmende problemen van de filevorming alleen aan te pakken. Zij kunnen ook op een multidisciplinaire en adequate manier worden opgelost, zonder al te grote investeringen die, zoals wij reeds hebben aangetoond, slechts voor enkele uren per dag of enkele weekends per jaar nuttig zijn. (*Applaus op de banken van de Volksunie.*)

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

De heer Pataer. — Mijnheer de Voorzitter, deze ontwerpen van wet houdende begrotingen werden in de Kamer, meerderheid tegen minderheid, goedgekeurd op 4 juni 1987, dus vorige week. Die stemming heeft op zich niets verwonderlijks, ware het niet dat we in kranten van 19 februari 1987 en van 20 februari 1987 mochten lezen dat het Gentse ACW-hoofdbestuur op 17 februari 1987 zijn vertrouwensmensen in Kamer en Senaat er uitdrukkelijk opdracht heeft toe gegeven de begrotingen van Openbare Werken van 1986 en 1987 niet goed te keuren als de gedane regeringsbeloften inzake overheidstoelagen voor de Gentse haven in diezelfde begrotingen niet terug te vinden zijn. Vanwaar die alarmkreet?

Naar verluidt zouden Eerste minister Martens en Vice-Eerste minister Verhofstadt, beiden Gentenaars, aan de Gentse havengemeenschap — en dus ook aan het Gentse ACW — in de loop van 1986 hebben beloofd dat in de begroting van 1986 800 miljoen frank en in de begroting van

1987 zelfs 1 miljard frank zouden ingeschreven worden voor de uitbouw van de Gentse haven.

Op de Ministerraad van 31 oktober 1986 werd in elk geval beslist dat respectievelijk 100 miljoen frank, voor 1986, en 250 miljoen frank, voor 1987, meer zouden worden uitgetrokken voor de Gentse haven.

Al die beloften bleken *blowing in the wind*, want in de gedrukte documenten lezen we, samen met het Gentse ACW en zijn vrienden in het Parlement, dat in de begroting 1986 slechts 375 miljoen frank en in de begroting 1987 slechts 560 miljoen frank voor de Gentse haven werden uitgetrokken.

Sterker nog: van de voor 1986 ingeschreven 375 miljoen frank werd slechts 171 miljoen frank vastgelegd.

Tot daar het klaaglied van het Gentse ACW en ook van andere verdedigers van de Gentse haven.

Ik moet vaststellen dat de minister van Openbare Werken in de bevoegde Kamercommissie heeft toegegeven dat in 1986 niet alle voor Gent uitgetrokken kredieten werden benut. De investeringsdossiers zouden niet voldoende ver gevorderd zijn. Dit antwoord voldeed kamerlid Van Hecke van geen kanten. Zijn «neen»-stem hing dan ook dreigend in de lucht.

In de openbare vergadering van de Kamer van 3 juni 1987 betreunde hij dan ook dat zijn vragen onbeantwoord waren gebleven, maar dan ineens verklaarde hij dat zijn stemgedrag afhankelijk zou zijn van de affectatie van 275 miljoen frank voor bijkomende werken in de Gentse haven..., wat u, mijnheer de minister, meteen hebt beaamd. Waar die 275 miljoen plotseling vandaan kwam en waarvoor ze zouden worden besteed, dat mag Joost weten.

Ik heb vastgesteld dat u op het punt stond van op uw bank te antwoorden op een soortgelijke vraag van collega Claeys. Ik zal dus met verdubbelde aandacht straks naar uw antwoord luisteren.

Blijkbaar was de Gentse havenlobby, het Gentse ACW inclusief, tot een akkoord gekomen met de minister, waarschijnlijk op instructie van bepaalde topministers tijdens een of andere receptie op Flanders Expo. Maar geen kat, ik bedoel geen enkel ander geïnteresseerd parlementslid, weet op welke basis en met welke maatstaven dit nieuwe bedrag werd of wordt verantwoord. We kunnen het uiteraard nergens terugvinden in de begrotingen van 1986 en 1987. Misschien zal het ontwerp van begroting voor 1988 ons daarover uitsluitsel geven, tenzij wij allen het amendement van collega Van Ooteghem zouden aanvaarden.

Hoe dan ook, kamerlid Van Hecke heeft de begrotingen 1986 en 1987 goedgekeurd. Ik vermoed dus dat het Gentse ACW werd bevredigd. Collega Claeys zei daarnet, er niets van te begrijpen. Wij verkeren in zijn gezelschap.

Los van deze cijferdans stel ik vast dat het Gentse ACW, samen met de Gentse havengemeenschap, maar dus ook het ministerie van Openbare Werken, blijven zweren bij de noodzaak van nieuwe zware investeringen in de Gentse haven en de Gentse kanaalzone. De verdedigers van de Gentse haven dringen erop aan dat die investeringen gebeuren op basis van objectieve parameters.

Waarschijnlijk had u van mij verwacht dat ik mij zou scharen bij deze club van verdedigers van de Gentse haven, maar ik aarzel daartoe want er is een schoentje dat wringt.

De roep voor uitbreiding van de Gentse havenstructuur wordt steeds luider en neemt steeds concreter vormen aan: nieuwe dokken op de linkeroever in Kluizen, de verbreding van het kanaal en een nieuwe sluis van 125 000 ton te Terneuzen. Sommigen dromen daarbij van een nieuwe stimulans en groei van het Gentse havengebied zoals na de ingebruikname van de huidige sluis in 1969.

Daarbij constateren we een groot gebrek aan visie en planning voor verdere uitbouw van de haven. In het dossier van professor Anselin, dat een tienjarenplan schetst voor de Gentse haven, wordt nergens verduidelijkt welke trafieken, welke industriële ontwikkelingen, welke prognoses bepalend zijn voor de verdere uitbouw en de schaalvergroting van de Gentse haven. Nergens wordt verduidelijkt hoe men aan het cijfer van 125 000 ton voor de nieuwe sluis geraakt. Het komt uit het niets als een magisch getal. De schaalvergroting wordt een doel op zichzelf, zonder dat duidelijk is welke industrialisatie en transportaan groei men daarmee beoogt, in gang zet of misschien helemaal niet bereikt.

Een geïntegreerd nationaal havenbeleid ontbreekt volkomen — ik ben niet de eerste om dat vast te stellen — waardoor de drie grote havens

elkaar beconcurreren niet alleen in de uitbreiding van hun haveninfrastructuur, maar evenzeer in het steeds opnieuw aantasten en vernietigen van het milieu in de haven, de toegangswegen en de omgeving.

Wat de bedrijvigheid in de Gentse haven betreft, was noch in het verleden en is noch voor de toekomst een beleid aanwezig inzake gewenste industrialisatie, ook niet inzake de lokalisatie van bedrijven of gedeelten van bedrijven naargelang van hun al dan niet watergebondenheid. Het gevolg is dan ook dat na zekere tijd inderdaad een schaarste aan vrije kaaimuren ontstaat en dat het aanleggen van nieuwe kaaien of het graven van nieuwe dokken slechts tijdelijk verandering brengt.

De vraag is echter algemeen: welke economische ontwikkeling beoogt men? Voorstellen en plannen ontbreken telkens opnieuw in de dossiers over de verdere havenuitbouw. Nochtans zou het geen overbodige luxe zijn de enorme investeringen aan kapitaal, ruimte, milieugoederen nodig voor deze haveninfrastructuur, af te wegen ten opzichte van andere investeringsmogelijkheden op economisch gebied of op tewerkstellingsvlak.

Het aanleggen van de Kluizendokken is een uitermate belangrijke ingreep in het woon- en leefmilieu van de Gentse kanaalzone, meer bepaald op de linkeroever. Daar kunnen volgens cijfers van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Oost-Vlaanderen (GOMOV), op basis van het gewestplan, nog meer dan 1 000 ha industrieterrein worden aangelegd. Daar mikt men ook op. De aanleg van de Kluizendokken houdt dan ook onvermijdelijk een nieuwe industrialisatiegolf in met alle mogelijke milieuhinder die daarmee gepaard gaat. De vraag is of het woon- en leefmilieu in de kanaalzone nog een dergelijke nieuwe bijkomende belasting kan dragen. Het is dan ook erg opvallend en wraakroepend dat anno 1987 in een zo belangrijk infrastructuurdossier als dat van de Kluizendokken en de schaalvergroting van de Gentse haven nog geen enkel element van een milieu-effectrapportering te vinden is.

De huidige studie van Openbare Werken betreffende mogelijke verschillende implantaties van de dokken heeft niets te maken met de mogelijke milieu-impact, maar beoogt enkel een optimaal ruimtegebruik en inplanting vanuit het oogpunt van de havengebruikers, zoals de beste schikking, lengte en breedte van de dokken. Ook ontbreekt elke afweging ten opzichte van andere alternatieven om opnieuw kaaimuren ter beschikking te krijgen: kaaimuren aan de linkeroever van het kanaal met absolute reservatie voor watergebonden gedeelten van bedrijven, uitbreiding van het Rodenhuizedok, een dok op de terreinen van Texaco enzovoorts.

De Gentse kanaalzone wordt nu reeds op de rechteroever gekenmerkt door een afwisseling van industrie- en woongebieden zonder dat de nodige buffervoorzieningen aanwezig zijn of de milieuhinder voor deze dorpen en woonwijken binnen de perken wordt gehouden. Opnieuw duikt de vraag op of er nog wel uitbreiding mogelijk is voor de Gentse haven, of een nieuw dok er nog bij kan. De ruime grondinname die dergelijke infrastructuur vereisen, maken dat ze niet meer in te passen zijn in het dichte weefsel van de landelijke woongebieden en dorpen, tenzij met onoverzichtelijke hinder en milieuproblemen voor deze woonkernen.

Om te besluiten zouden we willen zeggen dat nog meer dokken en nog meer kaaimuren de Gentse haven misschien «schoner» en groter kunnen maken maar tegelijk een nog meer «gehavend Gent» als resultaat kunnen geven. Als ik dus ontgoocheld ben over de goedkeurende stem van mijn Gentse ACW-vrienden ten opzichte van deze begrotingen, dan is het dus om een heel andere reden dan ze wellicht hebben gedacht. *(Applaus op de socialistische banken.)*

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

M. Taminiaux. — Monsieur le Président, parler du budget de 1986 en cette mi-juin 1987 me paraît pour le moins paradoxal, d'autant plus que, le 30 juillet 1986, j'ai déjà fait part de mon sentiment, de celui de la région du Centre, notamment à l'égard de la politique menée pour la construction du canal du Centre à grande section.

J'y renviendrai, bien sûr, dans la présente intervention, car l'examen du budget 1987, à six mois de la fin de l'exercice budgétaire, nous plonge dans une situation quasiment analogue.

Comme vous vous en doutez, monsieur le ministre, les routes et les voies hydrauliques retiendront l'essentiel de mes préoccupations, mais je ne négligerai pas pour autant ce qui a trait aux bâtiments publics et au personnel de votre département.

La discussion du budget, me donne l'occasion d'approfondir les réponses que vous avez fournies à mes nombreuses questions, et pour lesquelles je vous remercie.

La ville de La Louvière est une cité jeune et dynamique de près de 80 000 habitants. Siège administratif important, elle doit s'adapter aux besoins de sa population. C'est pourquoi, il avait notamment été prévu de construire un nouveau palais de justice.

L'ancien palais de justice, qui ne répondait plus aux exigences de sa destination, avait été cédé à la commune de La Louvière afin d'y installer un musée. Restauré par la ville, cet immeuble abrite maintenant l'œuvre du grand sculpteur Janchelevici, artiste bourré de talent et de sensibilité, inspiré d'un humanisme dépouillé de tout artifice, une œuvre monumentale remarquable que je vous invite d'ailleurs à aller admirer.

La Louvière a donc rempli son contrat, mais l'Etat?

Les bâtiments dans lesquels siègent depuis plusieurs années la justice de paix de La Louvière et une section du tribunal du travail de Mons ne sont que de simples locaux préfabriqués installés en vertu d'un permis de bâtir conditionnel du 10 janvier 1978 prévoyant leur démolition et la remise du parc Gilson dans son pristin état. Il y aura bientôt dix ans de cela.

Vous m'avez informé, monsieur le ministre, de ce que la construction du bâtiment destiné à la justice de paix de La Louvière était toujours envisagée sur le site actuellement occupé par le ministère des Finances à la rue Kéramis, ce qui nécessite la construction d'un nouveau centre des Finances sur un terrain acquis pas l'Etat à l'avenue de la Wallonie.

Ce projet, disiez-vous, est en cours d'élaboration au sein des services de la Régie des Bâtiments de Mons.

Vous affirmiez que cette étude est programmée en vue d'une mise en adjudication en 1987. Or, depuis octobre 1986, nous n'avons plus de nouvelles. Dès lors, puis-je vous demander quel est l'état actuel de ce dossier et quel est le montant budgétisé cette année en vue de l'adjudication?

Cette question est d'autant plus légitime qu'elle s'inscrit dans la ligne de conduite de votre programme d'investissements publics prévoyant l'érection de nouvelles constructions, notamment des «justices de paix» et des «centres des finances».

Je suis inquiet, car il semblerait que seul un montant de 25 millions soit prévu pour la construction d'une caserne de gendarmerie à Casteau.

Restons dans le secteur des bâtiments publics, relatif, cette fois, à l'administration de l'électricité et de l'électromécanique et plus particulièrement au plan incliné de Ronquières.

Certains locaux de la tour amont sont recouverts d'une isolation en amiante et ce revêtement, non protégé, s'abîme par suite de certains travaux et du vieillissement. A plusieurs reprises, depuis 1981, les services concernés ont été alertés et n'ont pas manqué d'attirer votre honorable attention sur les risques de pollution menaçant le personnel concerné.

Selon mes informations, des mesures de pollution ont été réalisées l'an dernier. J'aimerais en connaître les résultats et savoir quelles dispositions vous avez décidées, pour 1987, afin de pallier les dangers qui pourraient survenir.

Puisque je parle du personnel en place à Ronquières, je vous rappelle qu'à l'atelier de Ronquières qui dépend de la direction de l'électricité et de l'électromécanique à Mons, sur un cadre prévu de trente agents seize personnes seulement étaient effectivement en place. Quasiment la moitié! Pour le service des canaux houillers, il manquait six ouvriers des voies navigables sur 55 prévus et un agent sur dix. Au total: 21 emplois restaient non pourvus. Aussi, puis-je vous demander, monsieur le ministre, comment a évolué cette situation?

L'insuffisance de personnel a été un des éléments mis en exergue lors de l'immobilisation d'un des deux bacs du plan incliné.

Venons-en maintenant au personnel du Fonds des routes.

Vous m'avez fait remarquer, à juste titre, que depuis le 1^{er} octobre 1984, le Fonds des routes ne dispose plus d'un cadre organique.

Par le rapport de la commission de l'Infrastructure de la Chambre, j'apprends que le projet d'arrêté royal dont vous m'aviez parlé a été approuvé, enfin, par les ministres du Budget et de la Fonction publique. Aussi, puis-je vous demander s'il sera procédé prochainement à un recrutement de personnel?

J'en viens au domaine plus spécifique des travaux de voirie et tout d'abord, à l'entretien des routes nationales qui sont en mauvais état.

Il faut savoir que, dans le Centre, depuis de nombreux mois, les trams de la SNCV ne circulent plus, sauf ceux de la ligne 90 vers Binche. Ils sont remplacés par des autobus.

Selon mes informations, cette situation durera encore plusieurs années. Il suffit d'emprunter la route nationale 55 qui traverse La Louvière pour se rendre compte de la détérioration du revêtement par le passage d'un charroi lourd et important. A cela faut-il ajouter la présence de rails en saillie, non utilisés, bordés de nids de poule, qui contribuent aussi à l'aggravation de ces difficultés.

Monsieur le ministre, ne pourriez-vous faire le nécessaire en cette matière et prendre contact aussi avec votre collègue des Communications afin d'envisager et de prendre en commun les dispositions qui s'imposent ?

Par ailleurs, qu'advient-il des itinéraires de délestage de La Louvière qui pourraient réduire l'intensité de la circulation au centre de la ville ?

Vous estimez que le nouveau tracé routier doit être précisé et, surtout, qu'il faut attendre que l'exécutif régional wallon ait arrêté le plan de secteur pour que vos services soient en mesure d'approfondir l'étude de ce réseau.

Selon les prévisions du ministre de la Région wallonne, M. Liénard, le plan de secteur de La Louvière-Soignies serait diffusé dans le public dans le courant de décembre 1987. Il faudra donc en tenir compte très prochainement.

Je reconnais que l'ouverture à la circulation de la route nationale 643 Binche-Houdeng intervient pour une part dans la politique de délestage, au départ de l'autoroute de Wallonie et de l'autoroute Bruxelles-Paris. Cependant, il faudra, selon votre réponse, attendre 1990 pour que des mesures de l'intensité de la circulation soient à nouveau effectuées en vue de déterminer si l'éclairage peut être installé sur cette route à grande vitesse. Puis-je faire remarquer que les données des recensements opérés au début de l'ouverture à la circulation ont bien évolué depuis lors ?

Soucieux toutefois de sécurité, je vous ai interrogé, monsieur le ministre, afin de savoir s'il n'était pas possible de prévoir l'éclairage des carrefours et des bretelles d'accès.

Vous avez soumis cette question pour avis à la Commission spéciale de la sécurité routière. Je vous en remercie, mais je souhaiterais savoir si cette commission s'est déjà penchée sur ce problème et, le cas échéant, si elle a déjà remis un avis.

En ce qui concerne l'autoroute de Wallonie, vous m'avez donné une bonne nouvelle en m'affirmant que le dossier relatif au placement d'un écran antibruit à hauteur de la rue du Bois de la Hutte à Houdeng-Goegnies, était en voie d'approbation et que le début des travaux pouvait être attendu pour le printemps.

Hélas, je n'ai rien vu jusqu'à présent. Qu'en est-il exactement de ces travaux qui avaient déjà été promis pour fin 1984 ?

En outre, j'apprends, par le rapport, qu'à la rue des Bois à La Louvière, un avis favorable a été émis pour un écran antibruit. Dès lors, puis-je savoir si l'engagement est prévu pour 1987 ? De même, pour quelle raison celui de la chaussée de Bracquignies à Houdeng-Aimeries a-t-il été refusé ? Et celui du Rœulx ? Qu'en est-il de la demande relative à la rue de Savoie à Thieu ?

Sur le plan de la sécurité routière, je rappellerai ma question n° 60 du 7 janvier 1987, restée sans réponse, qui concernait l'éclairage public de la route construite en prolongement de l'autoroute 501, échangeur des autoroutes de Wallonie et de Bruxelles-Paris.

L'autoroute 501, à quatre bandes de circulation, se poursuit par un chemin de campagne à deux bandes de circulation, sans éclairage. Ce chemin croise la route qui conduit au zoning de Feluy et débouche, toujours sans éclairage, sur la voie de grande communication Marchez-Ecaussines - Mignault.

Cette route, communiquant avec l'autoroute, est dangereuse, surtout le soir. Je pense donc sincèrement que l'éclairage n'est vraiment pas un luxe à cet endroit. Au contraire, c'est un élément important pour la sécurité routière. J'espère que vous partagez mon avis, monsieur le ministre, et que vous interviendrez comme il se doit afin de remédier à cette situation.

Pour terminer le chapitre « routier » de mon intervention, j'insisterai de manière prioritaire sur la réalisation de la route nationale 602, actuellement RN57, qui doit assurer une meilleure liaison routière entre la région de Lessines-Soignies et les autoroutes de Wallonie et de Bruxelles-Paris.

Je sais, pour avoir interrogé le ministre régional compétent, que le tracé retenu par la commission régionale d'aménagement du territoire est remis en question, pour la traversée d'Ecaussines, par une requête émanant d'un firme privée.

Pourtant, ce projet avait le mérite de préserver l'environnement et de recueillir l'approbation de toutes les parties concernées. J'ose espérer qu'on ne reviendra pas sur cette position et que le plan de secteur sera publié comme promis cette année encore.

Ceci vous permettra d'engager la réalisation de la route nationale 57 qui assurera une meilleure communication routière, nationale et internationale, pour le bassin carrier de l'arrondissement de Soignies.

Comme vous le savez, notre arrondissement n'est pas gâté par le programme routier de 1987. L'examen du plan triennal montre que, depuis trois ans, il figure parmi les moins favorisés. Bien sûr, on ne construit pas une route par caprice, mais bien par nécessité économique.

Il en est de même pour les voies hydrauliques.

Vous déclarez que « les travaux du canal du Centre doivent permettre la liaison adéquate des parties orientale et occidentale du réseau des voies navigables. Dans cette optique, ces travaux constituent un maillon important dans la modernisation à 1 350 tonnes. Ils apportent une contribution essentielle à l'homogénéité du réseau des voies navigables.

Etant donné que la liaison existante n'est plus adaptée à l'évolution actuelle de la navigation, il s'avère nécessaire de considérer la réalisation de ce tronçon de liaison comme prioritaire, et cela en vue d'un meilleur rendement de tous les investissements faits jusqu'à présent pour les voies hydrauliques ».

Que ce langage me plait ! J'ai pourtant quelques appréhensions, car l'intervention de M. Van Ooteghem, cet après-midi, constitue une remise en cause inacceptable, inadmissible du projet. Et lorsque je lis dans le *Compte rendu analytique* de la séance publique du 3 juin de la Chambre la position du député Sauwens à l'occasion du dépôt d'un amendement visant à supprimer les crédits prévus pour l'ascenseur à bateaux sur le canal du Centre, je suis profondément choqué et révolté, car elle fait fi de notre réalité régionale. Je rejoins en cela l'analyse faite ce matin par M. Boël.

Depuis 1982, monsieur le ministre, les investissements dans le domaine des voies hydrauliques sont tombés progressivement de 33 à 15 milliards et demi en 1987, soit quasiment 18 milliards en moins.

Dans ce carcan, vous déterminez vos priorités : le canal Albert, le canal de Bruxelles au Rupel, la Lys et le canal du Centre.

Mais quelles seront les priorités parmi les priorités ? Je réclame, pour ma part, non seulement le maintien du caractère prioritaire pour le canal du Centre, mais encore l'octroi de crédits suffisants, à la hauteur des besoins manifestés.

La région du Centre a suffisamment souffert de la terrible crise charbonnière, puis de la crise économique actuelle pour que ses projets soient enfin pris en très sérieuse considération.

Vous avez souligné vous-même, monsieur le ministre, le rôle économique de cette infrastructure. Nous ne voulons pas baisser les bras. Nous avons besoin de cet outil pour retrouver le souffle de la relance économique.

Le 30 juillet 1986, j'insistais déjà sur cet objectif fondamental. Un an après, mon exposé est toujours d'actualité, car rien n'a changé dans la politique du gouvernement : la programmation « glisse » de plus en plus.

Décidée il y a trente ans par la loi du 9 mars 1957, la mise au gabarit de 1 350 tonnes du canal du Centre a commencé en juin 1963. Il y aura bientôt un quart de siècle !

Pour l'ascenseur de Strépy-Thieu, les travaux commencés en 1980 auraient dû s'achever en 1987. La réception provisoire a été reportée à 1988 et ensuite à 1991.

Il est question maintenant de prendre les derniers engagements, à raison d'un milliard quatre cents millions par an jusqu'en 1993 et de prévoir la mise en service de l'ouvrage en 1996.

Les conséquences de ce ralentissement sont dangereuses pour l'économie de la région. Citons Guy Maréchal, président de l'association momentanée Ascacentre, qui, interrogé au sujet de la dilution des crédits gouvernementaux, déclare dans le n° 46 du *Bulletin économique du Hainaut* : « Les membres de l'association devront maintenir en sous-activité des équipes, tant sur le chantier que dans les entreprises. Non seulement il en résultera des augmentations de charge, mais également des problèmes sociaux importants, et nous pourrions être obligés de

retirer du projet des ingénieurs et techniciens brillants pour ne pas compromettre leur reconversion dans les sociétés.»

Et il ajoute: «L'achèvement rapide de Strépy-Thieu intéresse au plus haut point le développement de toute notre région qui disposerait, enfin, de liaisons navigables modernes avec les grands ports du Nord de l'Europe et avec ses marchés traditionnels. Et, pour notre industrie, ce serait l'occasion de présenter, en état de marche, un ouvrage prestigieux dont la technologie originale serait susceptible d'intéresser d'autres pays.»

Il est vrai que, déjà, de la Chine au Brésil, on s'intéresse de très près à Strépy-Thieu. Ce sont des marchés en perspective pour notre industrie, à condition que nous puissions montrer un équipement opérationnel.

La région du Centre est d'ailleurs le théâtre d'ouvrages d'art remarquables dans le domaine des voies navigables: les quatre ascenseurs hydrauliques fonctionnant depuis septante ans, le plan incliné de Ronquières. Et, si le gouvernement continue à appuyer sur le frein des investissements dans une dizaine d'années nous verrons peut-être l'ascenseur de Strépy-Thieu.

Mais quelle sera notre situation économique dans dix ans, alors que nous n'aurons pas pu disposer de cet outil important?

C'est manquer de volonté politique et ignorer les nécessités d'une région qui se bat réellement pour son devenir que de se contenter d'un tel étalement outrancier des crédits.

Malgré un personnel de très grande qualité, la crédibilité du pouvoir public national ne manque pas d'être mise en cause, dans notre région, chaque fois qu'il est question du canal du Centre à grande section, d'autant plus qu'un litige entre les exécutifs national et régional, relatif à la construction du pont-canal surplombant les RN55 et 634 à Houdeng-Aimeries, n'a pas encore trouvé de solution qui satisfasse à la fois les impératifs budgétaire, technique et esthétique.

Cela dure depuis des années au cours desquelles, à la suite notamment d'un recours introduit par le président de l'Exécutif flamand, il fut décidé de proposer un nouveau projet qui ne semble pas être approuvé par les parties concernées, ni avoir reçu de permis de bâtir.

Où est la raison dans ce contexte?

Kafka revendiquerait sans doute la paternité de ce drame qui alimente lamentablement le rayon des histoires belges à l'étranger, mais qui ternit, une fois de plus, l'image de nos institutions, parce qu'on ne veut ni prendre ses responsabilités, ni tenir compte des avis légitimes de ceux qui devront vivre quotidiennement à proximité d'un ouvrage d'art de 350 mètres de long, situé aux portes de leur ville. Il y a donc plus de quatre ans que la partie de ping-pong a commencé.

Quand va-t-on enfin décider?

Quel est, par ailleurs, le montant inscrit au budget 1987 pour ce pont-canal qui demandera, lui aussi, des années de travail?

Ne croyez pas, monsieur le ministre, que je cultive le pessimisme car je n'éprouve vraiment aucun plaisir à me lamenter à cette tribune. Je n'ai fait que relater la réalité en vous adjurant d'en tenir compte pour contribuer à la relance économique de notre région, pour épauler les efforts conjugués de tous ceux qui veulent sortir de la grisaille et de la morosité ainsi que pour trouver des raisons d'espérer susceptibles d'alimenter leur détermination.

Je me demande si je verrai un jour passer les bateaux de 1 350 tonnes dans mon quartier. Un quartier qui, comme je l'ai déjà souligné d'an dernier, a été bouleversé, il y a quinze ans déjà, pour faire place au nouveau canal du Centre, qui ne conduit toujours nulle part, alors qu'un hiatus de quelques kilomètres seulement reste à franchir.

Nous sommes, ici, pour construire un avenir efficace. Soyez assuré, monsieur le ministre, que je ne manquerai pas de poursuivre mon action pour doter, au plus tôt, ma région d'un instrument économique fonctionnel, attendu depuis des dizaines d'années. C'est en ce sens qu'il faut faire preuve de continuité et de cohérence.

En cette matière, nous attendons la manifestation d'un volonté politique, votre volonté politique, monsieur le ministre. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

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

De heer Didden. — Mijnheer de Voorzitter, ik zal pogen een aantal algemeenheden met betrekking tot het wegenbeleid te schetsen, vervolgens iets zeggen over het gebouwenbeleid en tenslotte handelen over de waterwegen.

Wat betreft het wegenbeleid, wil ik mij vooral bij de principes houden, uitgaande van de vaststelling dat wij in ons land weliswaar over vele verbindingsmogelijkheden en wegen beschikken, maar dat er nauwelijks een coherent vervoer- en verkeersbeleid wordt gevoerd.

Het wegenbeleid heeft af te rekenen met zeer veel knelpunten. Wij kunnen dagelijks vaststellen dat het wegennet oververzadigd is, maar helaas wordt er niet op een coherente manier op gereageerd.

Het beleid inzake verkeer, vervoer en communicaties wordt gevoerd door twee ministeries, zonder enige onderlinge samenwerking. Dit heeft niets te maken met het beleid als dusdanig van de minister van Openbare Werken alleen, maar ik meen dat ik tijdens de bespreking van de begroting van Openbare Werken op deze moeilijkheden diende te wijzen.

Mijn tweede beschouwing van algemene aard betreft het benutten van de capaciteit van ons wegennet. Wanneer wij de kredieten analyseren, zoals ze gespreid zijn over de diverse wegenprojecten, dan zien wij geen gelijklopend benutten van de capaciteit van de diverse wegen. Normaliter mag men verwachten dat de kredieten worden toegekend volgens de bezettingsgraad en overeenkomstig het zware verkeer op de wegen, met andere woorden, volgens het aantal voertuig/kilometers. Er bestaan op dat vlak ook grote verschillen tussen de diverse gewesten.

Ik wil hierop wijzen al ben ik geen «fetisjist» op het communautaire vlak, zeker niet wat deze materie betreft. Daar waar men in Vlaanderen ongeveer 58 pct. van de voertuig/kilometers totaliseert, wordt nauwelijks 35 pct. van de kredieten, ook voor onderhoudswerken, zowel aan auto- wegen als aan rijkswegen, in dit gewest besteed.

Daarom wil ik de minister de zeer concrete vraag stellen of hij ertoe bereid is in het kader van zijn toekomstig beleid — ik heb het dus niet over de begroting van 1987 die voor een groot deel reeds is «opgesoupeerd» — de kredieten ter beschikking te stellen in overeenstemming met het benutten van de capaciteit en de bezettingsgraad van de wegen. Op die manier kan men komen tot een meer rationeel beleid dat in overeenstemming is met de reële behoeften.

Zo kom ik in het kader van het wegenbeleid tot een meer concreet punt, namelijk de geluidshinder.

Wij stellen vast dat op dat stuk maatregelen worden getroffen. Wel is er een zekere aarzeling met betrekking tot de technieken die bij het bestrijden van geluidshinder worden gebruikt. Bij de aanwending van de kredieten echter wordt niet de logica gevolgd die men zou kunnen verwachten. Hoewel het Vlaamse land dichter bevolkt is en meer woningen en wegen telt, wordt in dit landsgedeelte nauwelijks 25 pct. besteed van de kredieten voor geluidshinder. Wallonië daarentegen krijgt meer dan 60 pct. hoewel deze regio een kleinere bevolkingsdichtheid en minder wegen heeft zodat men mag verwachten dat daar de geluidsniveaus in mindere mate overschreden worden.

Is de minister ertoe bereid op korte termijn de zogenaamde kaarten met geluidsniveaus ook aan te wenden bij het uittrekken van kredieten?

Ik wens nog een concrete vraag te stellen met betrekking tot de weg die ik dagelijks neem, namelijk de A2: tussen Leuven en Aarschot wordt sedert lange tijd duidelijk geprotesteerd; wie daar voorbij rijdt, geeft zich onmiddellijk rekenschap van de geluidshinder die wordt veroorzaakt en waarop de omwonenden duidelijk de aandacht vestigen. Heeft de minister het plan daar op korte tijd iets aan te doen?

Enkele woorden over het gebouwenbeleid. Ik beperk mij tot een algemeenheid. Ook op dit punt merk ik een inconsequentie op, ditmaal tussen wat sommige partijen van de meerderheid prediken en de dagelijkse feiten. Het gaat meer bepaald over de paleizen aan het Jubelpark in Brussel waar omvangrijke werken zijn verricht. Die paleizen verkeerden in slechte staat zodat nieuwe investeringen voor renovatie wenselijk waren.

Tot mijn verwondering valt de grote investering voor het Wereldpaleis echter ten voordele van een privé-sector. Dit paleis wordt in huur genomen door een gemengde onderneming in de vorm van een vereniging zonder winstoogmerken waarin de Staat de meerderheid van de aandelen heeft. De voornaamste privé-partner is een autobielverzamelaar uit het Gentse die eerst zijn verzameling tentoonstelde in het Limburgse Provinciaal Automobielmuseum dat daar vele jaren goed gefunctioneerd

heeft. Omdat hij echter sedert korte tijd huur diende te betalen, heeft hij dit gebouw verlaten. Nu krijgt hij een geschenk van vaders Staat, via liberale ministers, respectievelijk de minister van Verkeerswezen en die van Openbare Werken, die hand in hand werken voor dit project.

Kadert dit in de zeer ruime principes die dag aan dag verkondigd worden door de eminenties van deze strekking? Ik heb geen bezwaar tegen dit grote project, maar de minister zou consequent moeten zijn. Ik wil in elk geval van de minister klaarheid krijgen zowel over de uitbating, vooral van het Wereldpaleis, als over de kosten die tot hertoe zijn gemaakt. Wij hebben er alle belang bij omtrent alle uitgaven van de Staat klaarheid, openheid en duidelijkheid te scheppen. Ik bekritiseer dit project niet in sé, ik formuleer alleen een aantal kritische beschouwingen.

Het derde punt heeft betrekking op de waterwegen en op het waterbeleid. Collega Donnay heeft in dit verband reeds gesproken over de Tractebel-studie die door een privé-maatschappij werd gemaakt op vraag van Openbare Werken. Daar moet klaarheid komen en men mag niet proberen iets voor de openbare mening verborgen te houden. Bij de projecten die ingevolge de studie van Tractebel werden opgezet staan grote belangen op het spel. Het gaat hier over de watervoorziening, een aangelegenheid die, wat de distributie betreft, behoort tot de verantwoordelijkheid van de Gewesten. Op welke wijze zullen de Gewesten betrokken worden bij de verdere evolutie van deze studie? Wanneer het over het Vlaamse gedeelte van de studie gaat en men over de ontgrinding spreekt, heeft men het dan over de grondstoffenvoorziening in de bouwsector die rechtstreeks te maken heeft — vermits het om oppervlaktegrondstoffen gaat — met ruimtelijke ordening op grote schaal? Op welke manier zal Openbare Werken overleg plegen?

Tenslotte gaat het hier over de zogenaamde Maas- en Scheldeverdragen. Werd de minister van Buitenlandse Betrekkingen hierover geconsulteerd? Op welke wijze wil men deze studie verder laten evolueren? Gaarne had ik vernomen wat de stand van zaken is en zou ik meer te weten willen komen over de kosten en over de mogelijke gevolgen. Ik woon in de streek waar een deel van die projecten zouden worden gerealiseerd. Wat zullen de gevolgen zijn voor de ruimtelijke ordening en voor de hydrologie in deze streek? Hoeveel heeft de studie gekost en wat bent u van zins ermee te doen?

Mijnheer de minister, tenslotte wil ik enkele woorden zeggen over een zeer positief punt in uw beleid, namelijk over de dijkversterkingen. Reeds herhaaldelijk, ook vandaag, werd hierover gesproken. Ik juich het plan toe dat na de overstromingen, die enkele jaren geleden her en der, vooral langs de Maas hebben plaatsgehad, werd uitgewerkt. Binnen welke termijn zullen uw concrete programma's worden gerealiseerd en hoe is de evolutie van de kredieten? Voor het Limburgse Maasland was er sprake van ongeveer een half miljard werken. Zullen de volgende jaren de programma's worden gehandhaafd?

Hoe ver staat het met de uitbetalingen aan degenen die schade hebben opgelopen ingevolge de overstromingen van de Maas in de zomer van 1980 en in februari 1984? U moet mij niet antwoorden dat die laattijdige uitbetalingen te wijten zijn aan een gebrek aan bevoegde ambtenaren. Ik had graag een concreter antwoord gekregen. Welke perspectieven zijn er voor degenen die reeds enkele jaren wachten op schadevergoeding? Zij zullen het plezierig vinden te vernemen dat dit wachten niet al te lang meer zal duren. (*Applaus op de banken van de meerderheid.*)

ONTWERPEN VAN WET — PROJETS DE LOI

Indiening — Dépôt

De Voorzitter. — De regering heeft de volgende ontwerpen van wet ingediend:

1. Houdende de begroting van de Gemeenschappelijke Culturele Zaken voor het begrotingsjaar 1986;

Le gouvernement a déposé les projets de loi ci-après:

1. Contenant le budget des Affaires culturelles communes pour l'année budgétaire 1986;

2. Houdende de begroting van de Gemeenschappelijke Culturele Zaken voor het begrotingsjaar 1987.

2. Contenant le budget des Affaires culturelles communes pour l'année budgétaire 1987.

Deze ontwerpen van wet werden verwezen naar de commissie voor het Onderwijs en de Wetenschap.

Ces projets de loi ont été renvoyés à la commission de l'Enseignement et de la Science.

VOORSTELLEN VAN WET — PROPOSITIONS DE LOI

Indiening — Dépôt

De Voorzitter. — De volgende voorstellen van wet werden ingediend:

1° Door mevrouw Herman houdende opheffing van de wet van 11 april 1936 waarbij de regering gemachtigd wordt het binnenbrengen in België van sommige vreemde publicaties te verbieden;

Les propositions de loi ci-après ont été déposées par:

1° Par Mme Herman abrogeant la loi du 11 avril 1936 permettant au gouvernement d'interdire l'entrée en Belgique de certaines publications étrangères;

2° Door de heer de Clippele tot wijziging van het Wetboek van de successierechten;

2° Par M. de Clippele modifiant le Code des droits de succession;

3° Door de heer Cardoen tot wijziging van titel II, hoofdstuk III, van de gemeentewet.

3° Par M. Cardoen modifiant le titre II, chapitre III, de la loi communale.

Deze voorstellen van wet zullen worden vertaald, gedrukt en rondgedeeld.

Ces propositions de loi seront traduites, imprimées et distribuées.

Er zal later over hun inoverwegingneming worden beslist.

Il sera statué ultérieurement sur leur prise en considération.

PROPOSITION — VOORSTEL

Dépôt — Indiening

M. le Président. — MM. Lagasse et Lepaffe ont déposé une proposition de déclaration de révision de la Constitution.

De heren Lagasse en Lepaffe hebben ingediend een voorstel van verklaring tot herziening van de Grondwet.

Cette proposition sera traduite, imprimée et distribuée.

Dit voorstel zal worden vertaald, gedrukt en rondgedeeld.

Il sera statué ultérieurement sur sa prise en considération.

Er zal later over de inoverwegingneming worden beslist.

INTERPELLATIE — INTERPELLATION

Verzoek — Demande

De Voorzitter. — De heer Luyten wenst de Eerste minister, de Vice-Eerste minister en minister van Economische Zaken en de minister van Landsverdediging en minister van het Brusselse Gewest te interpellieren over «de stand van zaken in het dossier legerjeeps en de al dan niet verwezenlijkte compensaties aan de destijds benadeelde fima uit Lier».

M. Luyten désire interpellier le Premier ministre, le Vice-Premier ministre et ministre des Affaires économiques et le ministre de la Défense nationale et ministre de la Région bruxelloise sur «l'état d'avancement du dossier des jeeps militaires et les compensations accordées ou non à la firme liéroise défavorisée lors de l'octroi du contrat».

De datum van deze interpellatie zal later worden bepaald.

La date de cette interpellation sera fixée ultérieurement.

Nous poursuivons nos travaux ce soir à 19 heures 45.

Wij zetten onze werkzaamheden vanavond te 19 uur 45 voort.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(La séance est levée à 18 h 45 m.)

(De vergadering wordt gesloten te 18 u. 45 m.)