

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1986-1987

27 MEI 1987

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1987 (13)

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIES

- van de heer De Loor over de stiefmoederlijke behandeling van Zuid-Oost-Vlaanderen inzake wegeninfrastructuur;
- van de heer De Weirdt over de mogelijke gevolgen voor België ingevolge de eventuele aanleg van de vaste oeververbinding Westerschelde.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER DESUTTER

INHOUDSOPGAVE

Blz.

I. — Inleidende uiteenzetting van de Minister van Openbare Werken	2
II. — Algemene bespreking	8
A. Algemeen	8
1. Ontwikkeling van de kredieten	8
2. Alternatieve financiering	13

Deze begroting werd besproken in openbare commissievergadering.

(1) Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer Baudson.

A. — Vaste leden:	B. — Plaatsvervangers:
C. V. P. HH. Beerden, Cauwenberghs, Desutter, Ghesquière, Piot, Vankeirsbilck;	HH. Bosmans, Breyne, Dhoore, Marchand, M. Olivier, Van Parys, Van Rompaey;
P. S. HH. Anselme, Baudson, Féaux, M. Harmegnies;	HH. Albert, Cools, Henry, Perdieu, Tomas;
S. P. HH. Bogaerts, Colla, Derycke, Van Elewyck;	HH. Laridon, Leclercq, Temmerman, Vanderheyden, Verheyden;
P. R. L. HH. Bonmariage, Draps, Pivin;	HH. Cornet d'Elzius, De Decker, D'hondt, Lagneau;
P. V. V. HH. Cortois, Van Renterghem;	H. Devolder, Mevr. Neyts-Uyttebroeck, H. Taelman;
P. S. C. Mevr. Goor-Eyben, H. Tilquin;	H. Gendebien, Mej. Hanquet, H. Léonard;
V. U. HH. Gabriels, Sauwens;	HH. De Beul, Pillaert, Schiltz;

Zie:

4/16-811-86/87:

- N^o 1: Begroting.
- N^o 2: Bijlage.
- N^{os} 3 en 4: Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1986-1987

27 MAI 1987

BUDGET

du Ministère des Travaux publics
pour l'année budgétaire 1987 (13)

INTERPELLATIONS JOINTES

- de M. De Loor sur le fait que le sud de la Flandre orientale est défavorisé sur le plan de l'infrastructure routière;
- de M. De Weirdt sur les répercussions éventuelles pour la Belgique de l'aménagement d'une voie de liaison permanente entre les rives de l'Escaut occidental.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE (1)

PAR M. DESUTTER

SOMMAIRE

Pages

I. — Exposé introductif du Ministre des Travaux publics	2
II — Discussion générale	8
A. Généralités	8
1. Evolution des crédits	8
2. Financement alternatif	13

Ce budget a été examiné en réunion publique de commission.

(1) Composition de la Commission:

Président: M. Baudson.

A. — Membres effectifs:	B. — Suppléants:
C. V. P. MM. Beerden, Cauwenberghs, Desutter, Ghesquière, Piot, Vankeirsbilck;	MM. Bosmans, Breyne, Dhoore, Marchand, M. Olivier, Van Parys, Van Rompaey;
P. S. MM. Anselme, Baudson, Féaux, M. Harmegnies;	MM. Albert, Cools, Henry, Perdieu, Tomas;
S. P. MM. Bogaerts, Colla, Derycke, Van Elewyck;	MM. Laridon, Leclercq, Temmerman, Vanderheyden, Verheyden;
P. R. L. MM. Bonmariage, Draps, Pivin;	MM. Cornet d'Elzius, De Decker, D'hondt, Lagneau;
P. V. V. MM. Cortois, Van Renterghem;	M. Devolder, M. Neyts-Uyttebroeck, M. Taelman;
P. S. C. Mme Goor-Eyben, M. Tilquin;	M. Gendebien, Mlle Hanquet, M. Léonard;
V. U. MM. Gabriels, Sauwens;	MM. De Beul, Pillaert, Schiltz;

Voir:

4/16-811-86/87:

- N^o 1: Budget.
- N^o 2: Annexe.
- N^{os} 3 et 4: Amendements.

3. Personeel	14	3. Personnel	14
4. Belgisch-Nederlands overleg	15	4. Négociations belgo-néerlandaises	15
5. Gevolgen van de aanleg van een tunnel onder het Kanaal	15	5. Conséquences de la construction d'un tunnel sous la Manche	15
a) Onderzoek van de gevolgen	15	a) Etude sur les conséquences	15
b) Verbetering van de verbindingen met Calais	16	b) Aménagement des liaisons avec Calais	16
B. Gebouwen	17	B. Bâtiments	17
1. Algemene problemen	17	1. Problèmes d'ordre général	17
a) Commissie openbare gebouwen	17	a) Commission des Bâtiments publics	17
b) Versterkte beveiliging: voorrang	18	b) Renforcement de la sécurité: priorités	18
c) Energiebesparing: voorrang	18	c) Economies d'énergie: priorités	18
d) Personeel: toestand van de contractuelen	20	d) Personnel: situation des contractuels	20
e) Overdracht aan de gewesten	21	e) Transferts aux Régions	21
f) Rijkspatrimonium	22	f) Patrimoine de l'Etat	22
2. Bijzondere vraagstukken	22	2. Problèmes particuliers	22
a) Hogere Zeevaartschool te Antwerpen	22	a) Ecole supérieure de navigation à Anvers	22
b) Vroegere Sint-Janshospitaal te Brugge	22	b) Ancien hôpital St. Jean à Bruges	22
3. Opmerkingen van het Rekenhof	23	3. Observations de la Cour des comptes	23
C. Bestuur der Waterwegen	24	C. Administration des Voies hydrauliques	24
1. Kredietverloop	24	1. Evolution des crédits	24
2. Waterlopen en dijken	26	2. Cours d'eau et digues	26
a) Dienst voor de Scheepvaart — « Office de la Navigation »	26	a) Office de la Navigation — « Dienst voor de Scheepvaart »	26
b) Waterwegennet: keuzemogelijkheden	26	b) Réseau des voies navigables: Options	26
c) Dijkversterking — Sigma-plan	29	c) Renforcement des digues — Plan Sigma	29
d) Scheepvaart op de Samber	30	d) Navigation sur la Sambre	30
e) Laboratorium voor hydraulisch onderzoek te Châtelet	30	e) Laboratoire de recherches hydrauliques de Châtelet	30
f) De scheepslift te Strépy-Thieu	30	f) Ascenseur Strépy-Thieu	30
3. Zeehavens — Toegangswegen	31	3. Ports maritimes — Voies d'accès	31
a) Het globale havenstelsel	31	a) Politique portuaire dans son ensemble	31
b) Gent	32	b) Gand	32
c) Zeebrugge	35	c) Zeebrugge	35
4. Ontwatering — A.I.D.E.	36	4. Démergement — A.I.D.E.	36
5. Opmerkingen van het Rekenhof	36	5. Observations de la Cour des comptes	36
D. Wegen	37	D. Routes	37
1. Wegenfonds	37	1. Fonds des Routes	37
a) Investeringskredieten	37	a) Crédits d'investissements	37
b) Onderhoudskredieten	39	b) Crédits d'entretien	39
c) Toestand van de rekeningen van het Wegenfonds	40	c) Situation des comptes du Fonds des Routes	40
d) Personeel	41	d) Personnel	41
2. Algemene problemen	41	2. Problèmes d'ordre général	41
a) Aangroei van het verkeer	41	a) Accroissement du trafic	41
b) Herverdeling van het net	42	b) Redistribution du réseau	42
c) Geluidshinder	43	c) Nuisances sonores	43
d) Veiligheid	46	d) Sécurité	46
e) Bewegwijzering — Aanduiding buitenlandse steden	47	e) Signalisation — indication des villes étrangères	47
f) Beheer van het wegennet	48	f) Gestion du réseau	48
g) Fietspaden	50	g) Pistes cyclables	50
3. Problemen per provincie	50	3. Problèmes par province	50
a) Antwerpen	50	a) Anvers	50
b) Vlaams-Brabant	51	b) Brabant flamand	51
c) Waals-Brabant	53	c) Brabant wallon	53
d) Brussel-Hoofdstad	54	d) Bruxelles-Capitale	54
e) West-Vlaanderen	55	e) Flandre occidentale	55
f) Oost-Vlaanderen	58	f) Flandre orientale	58
g) Henegouwen	58	g) Hainaut	58
h) Luik	59	h) Liège	59
i) Limburg	59	i) Limbourg	59
4. Opmerking van het Rekenhof	60	4. Observation de la Cour des comptes	60
E. Bestuur voor Elektriciteit en Electromechanica	60	E. Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique	60
1. Gunning van overheidsopdrachten	60	1. Passation de marchés	60
2. Het overnemen van de wegverlichting door de gemeenten	62	2. Reprise de l'éclairage routier par des communes	62
F. Varia	62	F. Divers	62
Radio-ontvangst in de tunnels	62	Réception radio dans les tunnels	62
III. — Toegevoegde interpellaties	63	III. — Interpellations jointes	63
A. Interpellatie van de heer De Loor tot de Minister van Openbare Werken over de stiefmoederlijke behandeling van Zuid-Oost-Vlaanderen inzake wegeninfrastructuur	63	A. Interpellation de M. De Loor sur le fait que le sud de la Flandre orientale est défavorisé sur le plan de l'infrastructure routière	63
B. Interpellatie van de heer De Weirdt over de mogelijke gevolgen voor België ingevolge de eventuele aanleg van de vaste oeververbinding Westerschelde	66	B. Interpellation de M. De Weirdt sur les répercussions éventuelles pour la Belgique de l'aménagement d'une voie de liaison permanente entre les rives de l'Escaut occidental	66
IV. — Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	69	IV. — Discussion des articles et votes	69
Door de Commissie gewijzigde artikelen	73	Articles modifiés par la Commission	73

DAMES EN HEREN,

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN

In de kader van de herstellpolitiek heeft het departement van Openbare Werken geen inspanningen gespaard om binnen de kortste termijn de voor de economische opbloei en

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — EXPOSE INTRODUCTIF DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

Dans le cadre de la politique de redressement, le département des Travaux publics ne ménage pas ses efforts pour mettre en place dans les délais les meilleurs l'infrastructure

de industriële bedrijvigheid onmisbare infrastructuur tot stand te brengen.

Net zoals in 1986 werd het nationaal investeringsprogramma in 1987 aanzienlijk beperkt.

Het is duidelijk dat deze beslissing de werking van het departement van Openbare Werken — een investeringsdepartement bij uitstek — op een ingrijpende wijze heeft beïnvloed.

Voor 1987 zal, net zoals tijdens de voorbije jaren, er op worden toegezien dat de investeringskredieten van Openbare Werken tot 100 % worden vastgelegd.

Dank zij de volledige vastlegging der kredieten — een doel dat reeds bereikt werd in 1982, 1983, 1984, 1985 en 1986 — voor de wegenwerken, waterwegen en de gebouwen kunnen de aannemers van burgerlijke bouwkunde en van de bijhorende sectoren hun bouwplaatsen programmeren en aldus het programma der overheidsbestellingen beter assimileren.

Wanneer een geregeld uitvoeringstempo van het programma wordt gehandhaafd, wordt tevens vermeden dat de aannemers op het einde van het jaar geconfronteerd worden met een plotselinge vermeerdering van het aantal aanbestedingen.

Programma van de openbare investeringen, sector Openbare Werken

1. Bestuur der Gebouwen — Regie der Gebouwen

1.1. Bestuur de Gebouwen :

Dit bestuur zorgt voor de oprichting en het onderhoud van de gebouwen die nodig zijn voor de internationale instellingen (E. E. G., S. H. A. P. E., N. A. V. O.). Het betreft niet alleen de administratieve complexen, maar ook de schoolgebouwen en de gebouwen voor vrijetijdsbesteding. Het bestuur der gebouwen zorgt tevens voor het onderhoud van de koninklijke verblijven en van de aanhorigheden daarvan.

1.2. Regie der Gebouwen :

Sedert de oprichting van de Regie is haar gedragslijn steeds geweest het aantal gehuurde gebouwen te verminderen hetzij door het aankopen van gebouwen, hetzij door nieuwbouw. Bij het aflopen van belangrijke huurcontracten poogt de Regie voorts voordeliger huurvoorwaarden te verkrijgen ten einde aanzienlijke besparingen te kunnen verwezenlijken.

Dat dit beleid zijn vruchten afwerpt, blijkt uit de vergelijking van de kredieten voor de huur van gebouwen door de Regie voor rekening van de Staat: van 4,1 miljard F in 1986 naar 3,2 miljard F in 1987 (vermindering met bijna 1 miljard).

- Rekening houdend met de beschikbare investeringskredieten zullen de huidige maatregelen van kracht blijven om :
 - de inspanningen met het oog op het aanpassen en oprichten van woningen voor rijkswachters, sluiswachters, dijkwachters en douanebeambten verder te zetten;
 - de gerechtsgebouwen en de gevangenissen te moderniseren en beter te beveiligen;

moderne indispensable à l'essor économique du pays et à l'activité industrielle.

Comme en 1986, le programme national des investissements publics de 1987 a été considérablement limité.

Il va de soi que cette décision a eu des conséquences considérables pour le département des Travaux publics, un département investisseur.

Pour 1987, à l'instar de ce qui a été réalisé au cours des dernières années, il sera veillé à l'engagement à 100 % des crédits d'investissement des Travaux publics.

L'engagement complet des crédits — objectif déjà atteint en 1982, 1983, 1984, 1985 et 1986 — dans les travaux routiers, dans le domaine des voies navigables ainsi que des bâtiments, permet aux entreprises de génie civil et de secteurs connexes de programmer leurs chantiers, et dès lors de mieux assimiler le programme de commandes publiques.

Le maintien d'un rythme régulier d'exécution du programme évite aux entrepreneurs de se trouver confrontés en fin d'année à une brutale accélération du nombre des adjudications.

Le programme des investissements publics, secteur Travaux publics

1. Administration des Bâtiments — Régie des Bâtiments

1.1. Administration des Bâtiments :

Cette administration assure la construction et l'entretien des bâtiments nécessaires aux organismes internationaux (C. E. E., S. H. A. P. E., O. T. A. N.). Cette activité concerne non seulement les complexes administratifs, mais aussi des bâtiments scolaires et de détachement. L'administration des bâtiments assure également l'entretien des habitations royales et de leurs dépendances.

1.2. Régie des Bâtiments :

Depuis sa création, la Régie des Bâtiments s'est tracé comme ligne de conduite d'assurer une diminution des prises en location, que ce soit par l'acquisition de bâtiments ou par l'érection de nouvelles constructions. En outre, lors de l'expiration de baux de location importants, elle s'efforce d'obtenir des conditions de location plus avantageuses permettant ainsi de réaliser des économies importantes.

Que cette politique a prouvé sa valeur, peut être déduit de la comparaison des crédits pour la location d'immeubles par la Régie pour compte de l'Etat: de 4,1 milliards de F en 1986 à 3,2 milliards de F en 1987 (diminution de pratiquement 1 milliard de F).

- Compte tenu des crédits d'investissement disponibles, les mesures prises actuellement seront poursuivies afin :
 - de continuer à adapter ou à construire des logements au profit des gendarmes, des éclusiers et barragistes, des douaniers, e.a.;
 - de moderniser les bâtiments judiciaires et les prisons et d'en augmenter la sécurité;

- nieuwe gebouwen voor de vrederechten en nieuwe rijkswachtkazernes op te richten;
- nieuwe gebouwen voor het Ministerie van Financiën op te trekken om de doeltreffendheid van de verschillende diensten van dit departement te bevorderen en aldus het grote aantal voor deze diensten gehuurde gebouwen geleidelijk aan te verminderen;
- nieuwe rijksadministratieve centra te bouwen of te voltooiën waardoor het mogelijk zal zijn de al te vaak verspreide diensten van de Staat op functionele wijze te hergroeperen en talrijke huurcontracten op te zeggen;
- in het kader van een beleid dat erop gericht is het architecturaal patrimonium te beschermen, de oude gebouwen, die niet meer beantwoorden aan de hedendaagse eisen van de Rijksdiensten, maar die door hun culturele en menselijke betekenis een waardevolle bijdrage vormen voor het leefklimaat, volledig te moderniseren;
- een doeltreffend energiebeleid te voeren door aanpassingswerken aan de bestaande rijksgebouwen uit te voeren en strenge normen op te leggen in geval van nieuwbouw.

— Wat het onderhoud van de gebouwen betreft zal de Regie er als een « goede huisvader » zorg voor dragen dat het patrimonium in goede staat behouden blijft.

— Ingaand op het verzoek van de betrokken Ministers zal de Regie haar inspanningen voortzetten om de *veiligheid* in gevangenissen, gerechtshoven, rijkswachtkazernes en postgebouwen te verhogen door werken van burgerlijke bouwkunde uit te voeren en elektrische installaties te plaatsen.

1.3. Alternatieve financiering:

Een eerste groot project is onlangs gestart: een gebouw voor het Europese Parlement in de Belliardstraat (investering van 1 miljard F).

2. Bestuur der Waterwegen

2.1. Waterlopen, versterking van de dijken inbegrepen:

Sedert verscheidene decennia wordt aan de modernisering van de Belgische bevaarbare waterwegen gewerkt. Het is de bedoeling de belangrijkste bevaarbare waterwegen toegankelijk te maken voor schepen tot 1 350 ton en de as Antwerpen-Luik-Namen en Antwerpen-Brussel aan te passen voor schepen tot 9 000 ton. De huidige programma's voorzien in het voortzetten van deze projecten, in hoofdzaak op het Albertkanaal, het kanaal Brussel-Rupel, het Centrumkanaal, de Leie en het kanaal Bocholt-Herentals.

Daarnaast wordt eveneens de nodige aandacht besteed aan het vernieuwen van de bestaande infrastructuur voor de waterbeheersing, inzonderheid de stuwen op de Boven-Maas. In de strijd tegen de overstromingen wordt voornamelijk de klemtoon gelegd op de voortzetting van de werken van het Sigmaphan, ten einde het Zeescheldebekken tegen de nadelige gevolgen van stormvloed op de Noordzee te beschermen.

De Schelde-Rijnverbinding wordt voortgezet met aanpassingswerken op de Westerschelde.

- de construire des Justices de Paix et de nouvelles casernes de la Gendarmerie;
- d'ériger des centres des Finances en vue d'un fonctionnement efficace des services de ce Département et de permettre ainsi l'évacuation progressive des nombreux bâtiments pris en location pour les services;

- de construire ou d'achever de nouveaux centres administratifs de l'Etat permettant de regrouper fonctionnellement les services de l'Etat souvent dispersés et de résilier ainsi bon nombre de baux à loyer;

- d'assurer, dans le cadre d'une politique de protection du patrimoine architectural, la rénovation complète des bâtiments anciens inadaptés aux exigences modernes des services de l'Etat mais qui, par leur signification culturelle et humaine, constituent un aspect important du cadre de vie;

- de mener une politique de l'énergie efficace par l'adaptation des bâtiments de l'Etat existants et d'imposer des exigences sévères pour les nouvelles constructions.

— En ce qui concerne l'entretien des bâtiments, la Régie veillera, en « bon père de famille », à conserver le patrimoine en bon état.

— A la suite des interventions des Ministres concernés, la Régie des Bâtiments poursuivra ses efforts en vue de renforcer la *sécurité* des prisons, des palais de justice, des gendarmeries et des postes, par des travaux de génie civil et d'électricité.

1.3. Financement alternatif:

Un premier grand projet a été entamé très récemment: un bâtiment pour le Parlement européen dans la rue Belliard (investissement d'un milliard de F).

2. Administration des Voies hydrauliques

2.1. Cours d'eau, y compris la consolidation des digues:

On travaille, depuis plusieurs décennies à la modernisation du réseau belge des voies navigables. Ces travaux ont pour objectif d'assurer la navigabilité du réseau principal des voies d'eau au regard des navires d'un tonnage maximum de 1 350 tonnes, et d'adapter les axes Anvers-Liège-Namur et Anvers-Bruxelles à la navigation de bâtiments pouvant atteindre jusqu'à 9 000 tonnes. Les programmes actuels prévoient la poursuite de ces projets, notamment sur le canal Albert, le Canal de Bruxelles au Rupel, le canal du Centre, sur la Lys et sur le canal de Bocholt à Herentals.

D'autre part, le renouvellement de l'infrastructure existante destinée à la maîtrise des eaux, et en particulier, celui des barrages de la Meuse supérieure, bénéficie également de l'attention nécessaire. Dans la lutte contre les inondations, l'accent est mis essentiellement sur la poursuite des travaux prévus au plan Sigma, en vue de protéger le bassin de l'Escaut contre les effets préjudiciables des marées-temêtes de la mer du Nord.

La liaison Escaut-Rhin se poursuit, en particulier par des travaux d'amélioration de l'Escaut occidental.

2.2. Kusthavens — toegangswegen :

Het investeringsprogramma voorziet op dit punt in het geheel of gedeeltelijk afwerken van de aangevatte projecten. De voornaamste zijn: de uitbouw van de haven te Zeebrugge, de afwerking van het eerst deel van de haven op de Linker Scheldeoever te Antwerpen, de voltooiing van de Berendrechtsluis en het uitvoeren van de baggerwerken ter verbetering van de maritieme toegangswegen naar de Belgische zeehavens.

Naast deze overheidsinvesteringen worden eveneens de kredieten uitgetrokken voor de subsidiëring van een aantal infra- en suprastructuurwerken die door de havenbesturen zelf worden uitgevoerd. Daarbij wordt meer en meer het accent gelegd op de renovatie van de bestaande haveninstallaties.

Voorts wordt ook de nodige aandacht besteed aan de verbetering van de kustbeveiliging.

2.3. Stuwdammen en toevoerleidingen :

Het desbetreffende programma beoogt de voltooiing van de werken waartoe vroeger werd besloten in zoverre die van nationaal belang zijn, zoals bepaald in de wet van 8 augustus 1980. Het heeft betrekking op de stuwdammen en spaarbekkens van de Vesder, de Gileppe en de Ourthe alsmede op de stuwdam op de Ry de Rome en die op de Eau d'Heure.

2.4. Onderhoud (gewoon en buitengewoon):

Wil de bestaande infrastructuur operationeel blijven, dan moet het nodige geld voor het dagelijks onderhoud ervan en voor het ingrijpen in noodgevallen beschikbaar zijn. Een zeer belangrijke opdracht hierbij is het behouden van de diepgang in de maritieme toegangswegen.

3. Bestuur der wegen — Wegenfondts

Het Bestuur der Wegen is belast met de aanleg, de inrichting, de modernisering, het onderhoud en het beheer van de autosnelwegen en wegen van het Rijk.

Om zijn taak doeltreffend uit te kunnen voeren, beschikt het Bestuur der Wegen over een bevoorrecht instrument, met name het Wegenfondts.

Het Fonds heeft tot opdracht de werken tot aanleg, verbetering, modernisering en onderhoud van de niet in concessie gegeven autosnelwegen en van de rijkswegen voor rekening van het Rijk te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren.

Het Fonds neemt ook te zijnen laste:

— het optrekken en het aankopen van gebouwen alsook het aankopen van de uitrusting die nodig is voor de exploitatie en het onderhoud van deze wegen en autosnelwegen;

— het optrekken van rijkswachtposten langs de autosnelwegen;

— de participatie in de financiering van de intercommunale verenigingen die belast zijn met de bouw van in concessie gegeven autosnelwegen;

2.2. Ports maritimes — voies d'accès :

Sur ce point, le programme d'investissement prévoit l'achèvement total ou partiel des projets entamés. Les postes principaux sont: l'extension du port de Zeebrugge, l'achèvement de la première partie du port de la Rive gauche de l'Escaut à Anvers, le parachèvement de l'écluse de Berendrecht et l'exécution des dragages visant à améliorer les voies d'accès aux ports de mer belges.

Parallèlement à ces investissements des pouvoirs publics, sont également prévus les crédits nécessaires pour l'octroi des subventions afférentes à quelques travaux d'infrastructure et de superstructure, dont les administrations portuaires assurent elles-mêmes l'exécution. A cet égard, il est insisté de plus en plus sur la rénovation de la zone portuaire existante.

Ensuite, il est aussi veillé de manière adéquate à l'amélioration de la protection de la côte.

2.3. Barrages — réservoirs et adductions :

Le programme vise à l'achèvement des réalisations décidées antérieurement, pour autant que celles-ci soient d'intérêt national comme défini dans la loi du 8 août 1980. Ce programme concerne les barrages et réservoirs de la Vesdre, de la Gileppe et de l'Ourthe ainsi que le barrage du Ry de Rome et ceux de l'Eau d'Heure.

2.4. Entretien (ordinaire et extraordinaire):

Pour que l'infrastructure existante puisse rester opérationnelle, il est indispensable de disposer des fonds nécessaires pour en assurer l'entretien journalier et pour permettre, au besoin, les interventions qui s'imposent. Une mission dont l'importance est grande, à cet égard, est le maintien des mouillages dans les voies d'accès maritime.

3. Administration des Routes — Fonds des Routes

L'Administration des Routes a pour mission la construction, l'équipement, la modernisation, l'entretien et la gestion des réseaux routier et autoroutier de l'Etat.

Afin de remplir efficacement sa mission, l'Administration des Routes dispose d'un instrument privilégié: le Fonds des Routes.

Le Fonds des Routes est chargé de financer pour compte de l'Etat et d'exécuter en collaboration avec les services de celui-ci les travaux de construction, d'aménagement, de modernisation et d'entretien des autoroutes non concédées et des routes de l'Etat.

Le Fonds prend également en charge:

— la construction et l'acquisition de bâtiments ainsi que l'achat de l'équipement nécessaire à l'exploitation et l'entretien de ces routes et autoroutes;

— la construction de postes de gendarmerie situés le long des autoroutes;

— des participations dans le financement des associations intercommunales chargées de la construction des autoroutes concédées;

- de oprichting, de verbetering, de modernisering, het onderhoud en de financiering van de elektrische installatie en de daarmee gepaard gaande exploitatiekosten;
- de hiertoe vereiste aankopen en onteigeningen, namens de Staat.

3.1 Grote projecten (meer dan 100 miljoen) voor 1987:

- Brussel: Stallestraat en bovengrondse aanpassing Rogier-Basiliek.
- Henegouwen: N90 Farciennes-Pironchamps, A8 Hacquegnies-Marivault, N52 Antoing-Bléharies.
- Luik: A3 Wezet-Herve: modernisering sectie Cheratte-Mélen. A602 verbinding E5-E9 deelcontract n° 3.
- Luxemburg: N81 Etalle-Croix-Rouge. N4 Warnach-Martelange: modernisering met inbegrip van speciale strook voor zwaar verkeer. N83 Expansiepool te Athus.
- Namen: A4 te Thorembais-Bouge brengen op 3 rijstroken.
- Autosnelwegen Jambes: overbrugging Eau Rouge.
- West-Vlaanderen: A18 Nieuwpoort-Veurne: grondwerken en brug. N382 Brug over de Leie te Waregem-Wielsbeke.
- Oost-Vlaanderen: Ronse-Brakel: modernisering te Elsele en Vloesberg. N415 vak Zwalm-Zegelsem.
- Antwerpen: N103 Mechelen-Breendonk, vak Zeekanaal-Blaasveld. R1 Kennedytunnel: brandwerende bekleding. R1 bouwen brug en keermuur — aanpassing in- en uitrit E17/E313.
- Limburg: A25 douane Moelingen. N13 verbeteringswerken.

3.2. Veiligheid:

Op de eerste plaats is voor de aanpassings- en moderniseringswerken van de door de Commissie van Ongevallen in het Verkeer (kortweg C. O. V.) aangewezen gevaarlijke punten van het wegennet 670 miljoen F voorzien voor dit jaar. Verder is er het fietspadenprogramma dat een belangrijke plaats inneemt (400 miljoen F voorzien) en de aanpassing van de kruispunten overal in het land.

3.3 Onderhoud:

De onderhoudskredieten zijn te beperkt om het patrimonium optimaal in stand te houden (de totale waarde van de rijkswegen en de autosnelwegen wordt op 1200 miljard F geraamd).

Dat gebrek aan kredieten wordt gedeeltelijk opgevangen door het buitengewoon onderhoud dat met investeringskredieten gefinancierd wordt.

- la construction, l'aménagement, la modernisation, l'entretien et le financement des installations électriques ainsi que les frais d'exploitation y afférents;
- il effectue au nom de l'Etat les acquisitions et les expropriations nécessaires à cet effet.

3.1. Grands projets (plus que 100 millions) en 1987:

- Bruxelles: Rue de Stalle, aménagement en surface Rogier-Basilique.
- Hainaut: N90 Farciennes-Pironchamps A8 Hacquegnies-Mainvault N52 Antoing-Bléharies.
- Liège: A3 Visé-Herve: modernisation section Cheratte-Mélen. A602 liaison E5-E9 contrat partiel 3.
- Luxembourg: N81 Etalle-Croix Rouge. N4 Warnach-Martelange: modernisation y compris bande spéciale pour poids lourds. N83 Pôle d'expansion à Athus.
- Namur: A4 mise à 3 voies Thorembais-Bouge.
- Autoroutes Jambes: franchissement de l'Eau Rouge.
- Flandre occidentale: A18 Nieuport-Furnes: terrassements et pont. N382 Pont sur la Lys à Waregem-Wielsbeke.
- Flandre orientale: Renais-Brakel: modernisation à Elsele et Vloesberg. N415 tronçon Zwalm-Zegelsem.
- Anvers: N103 Malines-Breendonk, tronçon Zeekanaal-Blaasveld R1 tunnel Kennedy: revêtement résistant au feu. R1 Construction pont et mur de soutènement — adaptation sortie et accès E17/E313.
- Limbourg: A25 complexe douanier à Mouland. N13 améliorations.

3.2. Sécurité:

En premier lieu il y a ici les travaux d'aménagement et d'amélioration des endroits du réseau routier réputés dangereux par la Commission des Accidents de la Route, en abrégé C. A. R.: 670 millions de F prévus cette année. Puis il y a le programme des pistes cyclables qui est important (400 millions de F prévus) et l'aménagement des carrefours partout dans le pays.

3.3. Entretien:

Les crédits d'entretien sont trop limités pour permettre un entretien optimal du patrimoine (la valeur totale des routes de l'Etat et des autoroutes est estimée à 1200 milliards de F).

Ce manque de crédits est compensé pour une partie par l'entretien extraordinaire qui est financé avec des crédits d'investissement.

3.4. Alternatieve financiering:

Het eerste concrete en grote project op dat vlak is de Liefkenshoektunnel waarvan de werkzaamheden gestart zijn. De onderhandelingen over een tweede groot project, namelijk de verlenging van de tunnel in de Belliardstraat, zijn reeds ver gevorderd.

4. Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica

De projecten die onder artikel 533.03 van de begroting van het Wegenfonds voorkomen, hebben betrekking op:

- de inwendig verlichte verkeerstekens aan de verkeerswisselaars op de autowegen en de driekleurige verkeerslichten aan de kruispunten op de Rijkswegen;
- de elektrische en elektromechanische uitrusting van tunnels;
- de praatpalen langs de autowegen.

De programma's van deze uitrusting worden opgesteld op grond van de behoeften met betrekking tot de verkeersveiligheid; zij staan rechtstreeks in verband met de uitvoeringsprogramma inzake wegeaanleg.

Aangezien deze projecten afhankelijk zijn van de behoeften met betrekking tot verkeersveiligheid, zijn zij gespreid over het gehele land.

De jaarlijkse bedrijfskosten (energieverbruik en onderhoud) van de elektrische en elektromechanische uitrustingen worden geraamd op ongeveer 7 % van de investeringskosten.

In de opstelling van de prioriteitsvolgorde dient men volgend onderscheid te maken:

- de elektrische en elektromechanische uitrusting van de verkeerstunnels.
- de overige elektrische en elektromechanische uitrusting van de wegen, waarvoor volgende prioriteiten gelden:
 - eerste prioriteit: verlichte bebakening op wegen en autowegen;
 - tweede prioriteit: wegverlichting;
 - derde prioriteit: praatpalen langs de autowegen.

Het B.E.E. investeert tevens in aanzienlijke mate voor het Bestuur van de Waterwegen en het Bestuur van de Gebouwen, zoals voor elektromechanische uitrustingen van kunstwerken, uitrustingen in de gebouwen, installaties voor afstandbediening, afstandsmeting, verkeersbeheer met afstandbediening en informatica.

3.4. Financement alternatif:

Le premier grand projet concret dans ce domaine est le tunnel de Liefkenshoek, dont les travaux préparatoires ont été entamés. Les négociations pour un deuxième grand projet (la prolongation du tunnel dans la rue Belliard) sont en cours.

4. Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique

Les projets figurant au programme de l'article 533.03 du budget du Fonds des Routes se rapportent à:

- la signalisation lumineuse directionnelle des échangeurs autoroutiers et aux feux de signalisation tricolore des carrefours des routes;
- l'éclairage électrique et électromécanique des tunnels;
- les postes téléphoniques de secours le long des autoroutes.

Les programmes d'aménagement de ces équipements sont donc établis en fonction des nécessités de la sécurité routière et dépendent directement du programme d'exécution pour la construction de ces routes.

Etant donné que ces projets sont fonction des nécessités de la sécurité routière, ils se répartissent dans l'ensemble du pays.

Le coût d'exploitation annuel moyen (consommation d'énergie et entretien) des équipements électriques et électromécaniques routiers est estimé à 7 % du coût d'investissement.

Dans l'établissement de l'ordre de priorité, il y a lieu de distinguer:

- les équipements électriques et électromécaniques des tunnels routiers.
- les autres équipements électriques et électromécaniques routiers, pour lesquels la priorité d'exécution est la suivante:
 - première priorité: signalisation lumineuse routière et autoroutière;
 - deuxième priorité: éclairage routier et autoroutier;
 - troisième priorité: postes téléphoniques de secours le long des autoroutes.

L'A.E.E. réalise également d'importants investissements pour les Administrations des Voies hydrauliques et des Bâtiments, notamment en ce qui concerne l'équipement électromécanique d'ouvrages d'art, les équipements dans les bâtiments et les installations de télécommande, de télémesure, de télésignalisation et d'informatique.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Algemeen

1. Ontwikkeling van de kredieten

De *rapporteur* betreurt dat de begroting blijkbaar niet in een visie op lange termijn past.

Velen kunnen zich niet van de indruk ontdoen dat men zich tevreden stelt met het voortzetten van reeds geprogrammeerde werken. Hoewel dat verklaarbaar is door de huidige budgettaire beperkingen, moet vandaag toch reeds de toekomst worden voorbereid door het uitvoeren van een studie betreffende de toekomstige infrastructuur behoeften.

De *rapporteur* betreurt ook dat zowel in 1987 als in 1986 de interestlasten zo groot zijn dat het voor investeringen beschikbare gedeelten aanzienlijk kleiner wordt.

Hij is van oordeel dat zulks vooral het geval is voor de begroting van het Wegenfonds, die bijna volledig door schulden wordt opgeslorpt.

De *Minister* stelt een aantal tabellen ter beschikking, waaruit de uitsplitsing en de ontwikkeling van de kredieten blijkt.

De totale bedragen van alle kredieten voor de betaling van de financiële lasten, zoals zij tijdens de jongste jaren evolueerden, worden weergegeven in onderstaande tabel.

Interestlasten (in miljoenen F)

II. — DISCUSSION GENERALE

A. Généralités

1. Evolution des crédits

Le *rapporteur* déplore que le budget ne semble pas s'intégrer dans une vision à long terme.

L'impression générale est qu'on se contente à l'heure actuelle de poursuivre les travaux déjà programmés. Si cette situation s'explique par les contraintes budgétaires actuelles, il importe pourtant de préparer d'ores et déjà l'avenir, par des études sur les besoins futurs en infrastructures.

Le *rapporteur* regrette également que, en 1987 comme en 1986, l'importance de la part du budget consacrée aux charges d'intérêt réduise considérablement la part disponible pour les investissements.

Il estime que c'est particulièrement le cas pour le budget du Fonds des Routes, qui est presque tout à fait obéré par des dettes.

Le *Ministre* communique un ensemble de tableaux, qui font apparaître la ventilation et l'évolution des crédits.

L'ensemble des crédits nécessaires au paiement des charges financières, telles qu'elles ont évolué ces dernières années, figure au tableau ci-après.

Charges d'intérêts (en millions de F)

	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Art. 31.60. — Interestlasten Nationale Landmaatschappij. — Charges d'intérêts Société nationale terrienne	1,9	1,9	2,0	2,0	2,0	2,1
Art. 41.61. — Overdracht aan het Fonds voor de Huisvesting. Interesten. — Transfert au Fonds du Logement. Intérêts	951,2	596,8	562,8	313,7	312,1	290,0
Art. 41.62. — Overdracht aan het Fonds voor de Huisvesting. Interesten. — Transfert au Fonds du Logement. Intérêts	195,0	127,0	63,0	14,0	—	—
Art. 41.64. — Subsidie aan de Regie der Gebouwen. — Subvention à la Régie des Bâtiments	72,5	62,8	52,1	26,7	15,5	12,0
Art. 21.02. — Rente van de door de N.V. Zeekanaal aangegane leningen. — Intérêts des emprunts contractés par la S.A. du Canal	695,1	773,8	919,6	988,6	988,6	951,0
Art. 31.01. — Rente van de door de intercommunales I.D.E.A. en S.P.I. aangegane leningen. — Intérêts des emprunts contractés par les intercommunales I.D.E.A. et S.P.I.	54,3	62,0	58,0	37,0	30,0	20,0
Art. 43.01. — Interesten van de bij het Gemeentekrediet aangegane leningen. — Intérêts des emprunts contractés auprès du Crédit communal	2 037,3	956,1	1 819,0	1 693,0	1 572,7	1 459,0
Art. 41.01. — Wegenfonds. Interesten. — Fonds des Routes. Intérêts	32 714,7	35 108,8	38 464,4	42 491,4	54 239,4	51 363,8
Art. 21.01. — Lasten van het verleden. Interesten. — Charges du passé. Intérêts	—	1 453,7	1 251,5	3 119,0	2 560,6	1 507,1
Totalen. — Totaux	36 722,0	39 142,9	43 192,4	48 685,4	59 720,9	55 605,0

Ontwikkeling interestlasten

Wegenfonds
(in miljoenen frank)

1975	...	...	...	...	...	9 492
1976	...	...	...	...	...	11 765
1977	...	...	...	...	...	15 568
1978	...	...	...	...	...	19 941
1979	...	...	...	...	...	25 481
1980	...	...	...	...	...	27 560
1981	...	...	...	...	...	31 043
1982	...	...	...	...	...	31 882
1983	...	...	...	...	...	36 518
1984	...	...	...	...	...	38 486
1985	...	...	...	...	...	42 491
1986	...	...	...	...	...	54 240
1987	...	...	...	...	...	51 364

Evolution charges d'intérêts

Fonds des Routes
(en millions de francs)

1975	...	...	...	...	...	9 492
1976	...	...	...	...	...	11 765
1977	...	...	...	...	...	15 568
1978	...	...	...	...	...	19 941
1979	...	...	...	...	...	25 481
1980	...	...	...	...	...	27 560
1981	...	...	...	...	...	31 043
1982	...	...	...	...	...	31 882
1983	...	...	...	...	...	36 518
1984	...	...	...	...	...	38 486
1985	...	...	...	...	...	42 491
1986	...	...	...	...	...	54 240
1987	...	...	...	...	...	51 364

Ontwikkeling van de jaarlijkse investeringen
par sector van het departement
Openbare Werken
(uitgedrukt naar de op 1 januari 1987
geactualiseerde waarde)
(in miljoenen frank)

Evolution des investissements annuels
dans les différents secteurs
du département des Travaux publics
(exprimé en valeur actualisée
au 1^{er} janvier 1987)
(en millions de francs)

Jaar — Années	Wegen — Routes	Waterwegen — Voies hydr.	Gebouwen — Bâtiments	Diversen — Divers	Totalen — Totaux	Indexaanpassing — Indexation
1956	15 796,4	2 280,8	2 492,0	—	20 569,2	4.2236
1957	6 808,2	3 587,5	2 446,1	—	12 841,8	4.0768
1958	10 722,2	6 274,5	2 303,3	—	19 300,0	3.9712
1959	9 606,5	9 805,0	2 540,6	—	21 952,1	3.9696
1960	10 019,9	9 041,4	6 184,2	—	25 245,5	3.9140
1961	11 882,7	16 534,1	2 110,7	—	30 527,6	3.9088
1962	15 251,5	15 580,5	4 432,2	—	35 264,3	3.8709
1963	25 776,2	11 973,0	3 965,6	—	41 714,8	3.8130
1964	29 784,5	14 691,3	3 216,0	—	47 691,8	3.6545
1965	29 947,5	19 236,9	3 452,8	—	52 637,1	3.5232
1966	42 259,2	15 788,1	5 645,8	—	63 693,1	3.3807
1967	47 944,2	23 085,5	6 370,7	—	77 400,4	3.2839
1968	62 717,9	19 107,4	8 157,1	—	89 982,4	3.1740
1969	63 795,4	25 858,0	6 116,9	—	95 770,4	3.0894
1970	71 904,0	21 876,1	6 808,5	—	100 588,7	2.9602
1971	67 635,8	32 895,8	7 833,1	7 589,3	115 954,0	2.8682
1972	78 240,8	42 944,7	11 845,1	8 186,7	141 217,3	2.7180
1973	69 707,1	33 721,6	9 481,9	14 993,0	127 903,6	2.5438
1974	47 102,2	18 949,4	7 363,4	10 852,5	84 267,4	2.3653
1975	57 178,4	20 465,6	6 916,6	6 750,9	91 311,5	2.0457
1976	54 820,0	19 388,2	9 470,8	1 256,2	84 935,2	1.8458
1977	47 955,7	22 816,8	12 198,5	1 218,5	84 189,5	1.7138
1978	49 641,9	38 219,0	12 939,5	1 220,1	102 020,5	1.6203
1979	40 617,3	36 642,2	10 999,1	932,8	89 191,4	1.5586
1980	37 915,0	33 169,7	10 369,8	1 165,7	82 620,1	1.4707
1981	34 112,5	32 767,1	12 869,5	1 883,7	81 632,8	1.3749
1982	28 513,0	33 100,6	8 262,8	1 084,1	70 960,5	1.2701
1983	25 569,7	29 715,7	8 144,3	664,4	64 094,2	1.1718
1984	23 582,7	27 991,4	9 705,6	915,9	62 195,6	1.0967
1985	19 784,2	23 703,0	9 344,0	1 158,9	53 990,1	1.0440
1986	13 305,0	16 191,9	8 106,6	639,5	38 243,0	1.0089
1987	15 270,0	15 522,0	8 490,0	565,2	39 847,2	1.0000

Ontwikkeling van de investeringsprogramma's
(in miljoenen F)

Evolution des programmes d'investissement
(en millions de F)

	1982	1983	1984	1985	1986	1987
<i>A. Budgettaire sector. — Secteur budgétaire</i>						
Waterwegen. — Voies hydrauliques	22 502,1	22 370,0	22 064,0	19 918,0	14 157,0	14 742,0
Gebouwen. — Bâtiments	260,8	500,0	377,0	315,0	655,0	877,0
Financiële bijdragen en beheer. — Intervention financière et gestion	58,9	30,0	45,0	40,0	55,9	56,2
B. E. E. — A. E. E.	360,9	350,0	351,0	540,0	324,0	344,0
Varia. — Divers	373,8	180,0	344,0	585,0	128,0	145,0
Subtotalen A. — Sous-totaux A	23 556,5	23 430,0	23 181,0	21 398,6	15 319,9	16 164,2
Wegenfonds. — Fonds des Routes	21 570,0	21 820,0	21 763,8	18 950,0	13 305,0	15 270,0
Regie der Gebouwen. — Régie des Bâtiments	6 245,0	6 450,0	8 300,0	8 500,0	7 848,0	7 613,0
Totalen A. — Totaux A	51 371,5	51 700,0	53 244,8	48 848,6	36 472,9	39 047,2
<i>B. Sector buiten begroting. — Secteur débudgétisé.</i>						
Financiering Gemeentekrediet. — Financement Crédit communal	60,0	7,0	140,0	80,0	20,0	20,0
Intercommunale E3	880,0	—	—	—	—	—
Office de la Navigation	1 100,0	600,0	1 000,0	700,0	400,0	—
Dienst voor de Scheepvaart	1 425,0	1 293,0	1 150,0	1 080,0	650,0	—
Kanaal Brussel-Rupel. — Canal Bruxelles-Rupel	1 035,0	1 095,0	1 178,0	1 005,0	780,0	780,0
Totalen B. — Totaux B	4 500,0	2 995,0	3 468,0	2 865,0	1 850,0	800,0
Algemene totalen. — Totaux généraux	55 871,5	54 695,0	56 712,8	51 713,6	38 322,9	39 847,2

Investeringsen

(Betalingen — in miljoenen frank)

Investissements

(Paiements — en millions de francs)

Besturen — Administrations	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980
<i>1. Budgettaire sector. — Sector budgétaire</i>							
Waterwegen. — Voies hydrauliques	19 687,3	19 578,1	22 260,8	22 089,4	22 875,3	23 672,4	18 364,0
Gebouwen. — Bâtiments	363,2	172,7	352,1	348,3	349,2	466,8	467,6
Financiële bijdragen. — Intervention financière	37,2	28,2	38,4	25,5	105,3	73,7	137,3
B. E. E. — A. E. E.	460,2	498,4	454,7	344,0	260,9	210,3	196,3
Stedebouw. — Urbanisme	—	—	—	—	1,2	10,2	0,3
Varia. — Divers	276,5	876,6	330,1	362,8	266,0	215,2	254,1
Totalen. — Totaux	20 824,4	21 154,0	23 436,1	23 170,0	23 857,9	24 648,6	19 419,6

Investeringsen (vervolg)

(Betalingsen — in miljoenen frank)

Investissements (suite)

(Paiements — en millions de francs)

Besturen — Administrations	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980
Wegenfonds. — Fonds des Routes	16 150,6	16 341,4	20 245,3	21 417,0	23 431,7	13 572,7	13 531,2
(B.E.E. — A.E.E.)	2 306,9	2 041,9	2 037,2	1 348,6	1 144,5	1 024,1	1 185,0
Totalen. — Totaux	18 457,5	18 383,3	22 282,5	22 765,6	24 576,2	14 596,8	14 716,2
Regie der Gebouwen. — Régie des Bâtiments .	8 280,8	8 154,8	7 266,1	7 518,1	8 799,4	8 820,7	6 978,4
Totalen 1. — Totaux 1	47 562,7	47 692,1	52 984,7	53 453,9	57 233,5	48 066,1	41 114,2
2. Sector buiten begroting. — Secteur débudgétisé							
E3	—	—	—	—	758,5	935,6	734,3
E5	—	—	—	—	—	2 747,8	2 749,1
E39	—	—	—	—	—	501,7	1 034,1
E9-E40	—	—	—	—	—	3 224,1	3 685,0
Intercommunales. — Intercommunales							
Brussel. — Bruxelles	—	—	—	—	—	676,1	1 097,4
Charleroi	—	—	—	—	—	1 053,8	1 203,5
West-Vlaanderen	—	—	—	—	—	1 445,4	1 629,5
Dienst Scheepvaart	951,6	1 364,7	1 561,6	1 429,1	1 142,9	1 389,5	1 163,5
Office Navigation	884,7	728,3	965,1	950,3	860,7	645,7	524,5
N.V. Zeekanaal van Brussel. — S.A. Canal de Bruxelles	494,3	728,7	1 117,1	1 406,5	1 204,5	1 187,8	662,6
Totalen 2. — Totaux 2	2 330,6	2 821,7	3 643,3	3 785,9	3 993,6	13 807,5	14 473,5

Lopende uitgaven (in miljoenen F)

Dépenses courantes (en millions de F)

Tekst — Libellé	1986	%	1987	%	1987/1986
1. Onderhoud elektriciteit. — Entretien électricité	232,1	)	300,0	)	1,29
2. Onderhoud waterwegen. — Entretien voies hydrauliques	2 536,8	)	2 463,8	)	0,97
		3,6		3,9	
3. Onderhoud Groenplan. — Entretien Plan vert	62,2	)	88,0	)	1,41
4. Onderhoud gebouwen. — Entretien bâtiments	80,1	)	66,7	)	0,83
5. Financiële kosten. — Charges financières	59 756,1	74,5	55 605,0	73,6	0,93
6. Overdrachten aan openbare diensten. — Transferts aux services publics	9 506,7	11,8	9 365,0	12,4	0,98
7. Personeelsuitgaven. — Dépenses de personnel	6 584,4	8,2	6 567,4	8,7	0,99
8. Werkingskosten. — Dépenses de fonctionnement	1 457,5	1,9	1 119,0	1,4	0,77
Totalen der lopende uitgaven. — Totaux dépenses courantes	80 215,9	100,0	75 574,9	100,0	0,94

Onderhoud — Vastleggingen
(Verwezenlijkingen — in miljoenen F)

Entretien — Engagements
(Réalisations — en millions de F)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
<i>Waterwegen. — Voies hydrauliques :</i>							
Art. 14.03	2 268,0	1 962,0	2 247,3	2 376,4	2 478,4	2 530,4	2 463,8
(Vorige jaren — Années antérieures)	6,6	58,4	7,8	21,9	40,4	—	—
Art. 14.07	376,3	—	—	—	—	—	—
Art. 14.08 (B.E.E. - A.E.E.)	94,9	—	—	—	—	—	—
Art. 73.19 (B.E.E. - A.E.E.)	—	99,8	97,5	102,7	193,1	160,1	174,0
Art. 73.21	—	488,9	658,9	669,0	730,4	513,2	700,0
<i>Regie der Gebouwen. — Régie des Bâtiments :</i>							
Art. 536.01	871,5	1 038,5	1 099,2	1 171,2	1 180,1	1 073,1	1 095,1
Art. 536.02	165,9	—	—	—	—	—	—
Art. 550.08	—	215,0	229,9	577,6	605,6	412,0	300,0
<i>Wegenfonds. — Fonds des Routes :</i>							
Art. 536.01	3 622,2	3 687,6	4 514,6	4 956,3	5 208,6	4 812,0	4 200,7
Art. 536.02 (B.E.E. - A.E.E.)	1 287,6	1 729,3	1 649,1	2 763,0	1 858,5	3 452,0	2 155,0
Intercommunale E3	438,1	521,0	222,1 (5 maanden — 5 mois)	—	—	—	—

De onderstaande tabel schetst de ontwikkeling van de lopende uitgaven en de kapitaaluitgaven (niet-gesplitste kredieten + vastleggingskredieten) van de begroting van Openbare Werken (in miljarden F):

Jaar	Lopende uitgaven (a)	Kapitaal- uitgaven (b)	Verhouding (a) / (b) in %
1975	13,7	24,5	56
1976	15,5	18,9	82
1977	16,2	20,0	68
1978	41,2(1)	30,0	138
1979	46,2	35,5	130
1980	47,3	38,3	124
1981	49,3	33,9	145
1982	53,5	38,5	139
1983	56,4	35,0	161
1984	57,6	35,0	165
1985	67,9	37,6	165
1986	80,2	44,1	182
1987	75,6	45,7	165

(1) Tot 1977 werd de overdracht van ongeveer 20 miljard F aan het Wegenfonds niet ingeschreven als lopende uitgaven op de begroting van Openbare Werken, maar wel als fiscale ontvangst, afkomstig van een gedeelte van de opbrengst van verkeersbelasting, accijnzen en B.T.W. Voor 1978 besliste de Regering geen fiscale ontvangsten meer aan te wenden tot dekking van de uitgaven.

De heer Colla vraagt naar het waarom van de inkrimping van de ordonnanceringskredieten. Hij vreest dat daar in de laatste twee maanden van het jaar betalingsmoeilijkheden uit zouden kunnen voortvloeien, waarvan de ondernemingen het slachtoffer zouden worden.

Spreeker vraagt een overzicht van de kredieten die onder titel II zijn uitgetrokken voor de jaren 1982 tot 1987, teneinde zich een totaalbeeld te kunnen vormen van de toestand.

Hij vraagt een zelfde overzicht van de kapitaaluitgaven van het Wegenfonds en van de Regie der Gebouwen.

Le tableau ci-après montre l'évolution des dépenses courantes et des dépenses de capital (crédits non dissociés + crédits d'engagement) du budget des Travaux publics (en milliards de F):

Année	Dépenses courantes (a)	Dépenses de capital (b)	Rapport (a) / (b) en %
1975	13,7	24,5	56
1976	15,5	18,9	82
1977	16,2	20,0	68
1978	41,2(1)	30,0	138
1979	46,2	35,5	130
1980	47,3	38,3	124
1981	49,3	33,9	145
1982	53,5	38,5	139
1983	56,4	35,0	161
1984	57,6	35,0	165
1985	67,9	37,6	165
1986	80,2	44,1	182
1987	75,6	45,7	165

(1) Jusqu'en 1977, le transfert de environ 20 milliards de F au Fonds des Routes n'était pas inscrit à titre de dépenses courantes au budget des Travaux publics, mais à titre de recette fiscale en provenance d'une partie du produit de la taxe de circulation, des accises et de la T.V.A. Pour 1978, le Gouvernement décida de ne plus affecter de recettes fiscales à la couverture des dépenses.

M. Colla s'inquiète de la diminution des crédits d'ordonnancement. Il craint qu'il n'en résulte au cours des deux derniers mois de l'année des difficultés de paiement, dont les entreprises seraient les victimes.

Afin de pouvoir obtenir une vue d'ensemble de la situation en la matière, l'intervenant demande que soit communiquée, pour les années 1982 à 1987, l'évolution des crédits inscrits au titre II.

Il formule la même demande pour les dépenses de capital du Fonds des Routes et de la Régie des Bâtiments.

In antwoord op die vraag wordt onderstaande tabel overgelegd:

En réponse, le tableau suivant est communiqué:

	Investeringsen (in miljoenen F)				Investissements (en millions de F)					
	1982		1983		1984		1985		1986	
	Vast- leggingen — Enga- gements	Betalingsen — Paiements	Vast- leggingen — Enga- gements	Betalingsen — Paiements	Vast- leggingen — Enga- gements	Betalingsen — Paiements	Vast- leggingen — Enga- gements	Betalingsen — Paiements	Vast- leggingen — Enga- gements	Betalingsen — Paiements
1. Departement van O.W. — Département des T.P.	25 117,6	23 857,9	23 719,6	23 170,0	23 365,0	23 436,7	20 357,9	20 583,2	15 316,2	20 778,2
2. Wegenfonds. — Fonds des Routes	21 920,0	24 576,2	21 820,3	22 765,6	21 963,7	22 282,5	18 946,5	18 383,3	13 494,8	18 457,5
3. Regie der Gebouwen. — Régie des Bâtiments	6 591,1	8 799,4	6 578,0	7 518,1	8 612,0	7 266,1	8 729,7	8 154,8	8 233,8	8 280,8

De heer Colla vraagt of het juist is dat voor de eerste drie maanden van 1987 slechts voor minder dan 9 miljard F kredieten werden vastgelegd.

Hij vreest dat het programma niet voor 100 % zal worden vastgelegd, wat eens te meer zou kunnen leiden tot een vermindering van de kredieten die het departement ter beschikking staan.

De Minister merkt op dat het algemene totaal van het programma voor 1987 der nationale investeringen 39.847,2 miljoen frank bedraagt.

Voor het eerste kwartaal van 1987 bedragen de vastleggingen 9.835,8 miljoen, d.i. 24,6 %.

De heer Colla wenst kennis te krijgen van het driejaren-programma (1987 - 1988 - 1989) van de geplande werken, en van het beleid dat openbare werken zal worden. Hij onderstreept het belang van een dergelijke mededeling voor de bouwsector.

De Minister antwoordt dat de voorstellen betreffende het departement van Openbare Werken aan de bevoegde instanties werden overgezonden (C.O.C., Minister van Begroting, Bestuur van Begroting, Inspectie van Financiën).

2. Alternatieve financiering

De heer Colla wenst te vernemen voor welke projecten de aanwending van dat soort van financiering wordt overwogen.

In antwoord op die vraag, vermeldt de Minister de volgende projecten:

— het gebouw voor de Commissies van de Europese Gemeenschap (project-Van Maerlant) te Brussel. Het contract is getekend.

— De Belliardtunnel te Brussel; een eventuele alternatieve financiering is in onderzoek.

— Het wegenproject Cerexhe-Heuseux-Beaufays: een alternatieve financiering is eveneens in onderzoek.

— Toegangswegen Liefkenshoek-tunnel: dossier in onderzoek.

— Gebouw voor Buitenlandse Zaken: dossier in onderzoek.

— Aankoop van een gebouw dat reeds bezet is door rijksdiensten (Koningstraat 49-51). Goedgekeurd door M. C. E. S. C.

M. Colla demande s'il est exact que, pour les trois premiers mois de 1987, les crédits n'ont été engagés qu'à concurrence de moins de 9 milliards de F.

Il craint que le programme ne soit pas engagé à 100 %, ce qui risquerait d'entraîner une nouvelle diminution des crédits mis à la disposition du département.

Le Ministre signale que le total général du programme 1987 des investissements nationaux s'élève à 39.847,2 millions de F.

Pour le premier trimestre de 1987, 9.835,8 millions de F, soit 24,6 %, ont été engagés.

M. Colla souhaite que soit communiqué un programme triennal (1987 - 1988 - 1989) des travaux prévus et des orientations choisies par le département des Travaux publics. Il souligne l'importance d'une telle communication pour le secteur de la construction.

Le Ministre fait observer que les propositions concernant le département des Travaux publics ont été transmises aux autorités compétentes (C.O.C., Ministre du Budget, Administration du Budget, Inspection des Finances).

2. Financement alternatif

M. Colla souhaite savoir quels sont les projets pour lesquels l'utilisation de ce type de financement est envisagée.

En réponse, le Ministre cite les projets suivants:

— le bâtiment pour les Commissions de la Communauté européenne (projet Van Maerlant) à Bruxelles. Le contrat est signé.

— Le tunnel Belliard à Bruxelles: le financement alternatif éventuel est à l'étude.

— Le projet Cerexhe-Heuseux-Beaufays: le financement alternatif est également à l'étude.

— Les routes d'accès pour le tunnel de Liefkenshoek: le dossier est à l'étude.

— Bâtiment pour les Affaires étrangères: le dossier est à l'étude.

— Achat d'un bâtiment déjà occupé par des services de l'Etat (Rue Royale 49-51). Approuvé par le C. M. C. E. S.

— Vernieuwings- en aanpassingswerken aan het Berlaymontgebouw.

— Vernieuwings- en nieuwbouwwerken aan de Residence Palace ten behoeve van het Ministerie van Binnenlandse Zaken.

De rapporteur wil de stand van zaken kennen van de meest vergevorderde projecten.

De Minister antwoordt dat de eerste officiële spadesteek en de aanvang van de bouw van de Liefkenshoek-tunnel — het meest vergevorderde project — op 3 juni 1987 zijn vastgesteld.

Alle administratieve en financiële procedures in verband met deze werken zijn immers afgehandeld.

De rapporteur vraagt of de techniek van de alternatieve financiering geen specifiek juridisch kader vereist, waarvoor een wetsontwerp zou moeten worden ingediend. Wordt er niet gedacht aan een wijziging van het koninklijk besluit van 18 mei 1981 betreffende de algemene voorwaarden van gunning van overheidsopdrachten bij wege van een promotieovereenkomst van werken en leveringen?

De Minister preciseert dat onder « alternatieve financiering » een operatie van niet budgettaire financiering dient verstaan te worden, d.w.z. een financiering door derden in de vorm van leasing of in de vorm van een lening.

In het geval van leasing, wordt het juridische kader bepaald door het koninklijk besluit van 18 mei 1981 betreffende de algemene voorwaarden van gunning van overheidsopdrachten bij wege van een promotieovereenkomst van werken en leveringen. Deze formule bleek tot op heden steeds duurder uit te vallen dan een vorm van lening, wegens de waarborgen die geëist worden van een promotor die zowel de uitvoering als de financiering van de werken of leveringen op zich neemt.

In het tweede geval, dat van de lening, wordt de financiering losgekoppeld van de uitvoering, wat gunstiger bleek voor de Schatkist. Voor alternatieve financiering dient een formule gezocht te worden waarbij de financiering niet synoniem wordt van een met annuïteiten terugbetaalbare kredietopening: dat zou in feite neerkomen op een vorm van debudgettering.

Er is geen sprake van een precies of algemeen juridisch kader: elk geval is een apart geval. Voor de overwogen of te overwegen formules worden twee criteria in acht genomen: enerzijds de kostprijs van de operatie t.o.v. een budgettaire financiering en anderzijds het in concurrentie stellen van financiële instellingen.

Wat betreft de promotieovereenkomsten bestaat er geen ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van dat van 18 mei 1981. Als er geen promotieovereenkomsten werden afgesloten sedert de verschijningsdatum van het koninklijk besluit, is dat te wijten aan de meerprijs ten gevolge van de vereiste waarborgen.

Het zou echter niet verstandig zijn af te zien van die waarborgen. Er zal slechts overwogen worden tot een promotieovereenkomst over te gaan indien die formule voordelig is voor de Schatkist.

3. Personeel

De rapporteur herinnert eraan dat er al jarenlang sprake is van een herziening van de bestaande personeelsformaties, in het bijzonder van die van het Wegenfonds. Hij wil de stand van zaken van dat dossier kennen.

De Minister antwoordt dat zijn collega's van Begroting en van Operbaar Ambt zopas hun akkoord hebben betuigd met het ontwerp van koninklijk besluit houdende vaststelling van de personeelsformatie van het Ministerie van

— Travaux de rénovation et d'aménagement au bâtiment du Berlaymont.

— Travaux de rénovation et de construction au bâtiment du Résidence Palace pour le Ministère de l'Intérieur.

Le rapporteur souhaite savoir à quel stade en sont les projets les plus avancés.

Le Ministre répond que le premier coup de bêche officiel et le commencement des travaux au tunnel de Liefkenshoek, qui constitue le projet le plus avancé, sont prévus pour le 3 juin 1987.

Toutes les procédures administratives et financières ont en effet été achevées.

Le rapporteur demande si la technique du financement alternatif ne nécessite pas la mise en place d'un cadre juridique spécifique, pour laquelle un projet de loi devrait être déposé; n'est-il pas envisagé de modifier l'arrêté royal du 18 mai 1981, relatif aux conditions générales de passation des marchés publics de travaux et de fournitures.

Le Ministre explique que, par « financement alternatif », il faut comprendre une opération financière autre que budgétaire, c'est-à-dire que le financement est effectué par un tiers sous forme de leasing ou sous forme d'emprunt.

Dans le cas du leasing, le cadre juridique est défini par l'arrêté royal du 18 mai 1981 relatif aux conditions générales de passation des marchés publics de promotion de travaux et de fournitures. Jusqu'à présent, cette formule s'est toujours avérée plus coûteuse qu'une forme d'emprunt, à cause des garanties exigées d'un promoteur qui assure à la fois l'exécution et le financement des travaux ou fournitures.

Dans le second cas, c'est-à-dire celui d'une forme d'emprunt, le financement est séparé de l'exécution; cette formule s'est avérée plus avantageuse pour le Trésor. Le financement alternatif implique la recherche d'une formule où le financement n'est pas synonyme d'ouverture de crédit, remboursable en annuités: il s'agit dans ce cas en fait d'une forme de débudgetarisation.

Il n'est pas question d'un cadre juridique précis ou général: chaque cas est un cas d'espèce. Les formules envisagées ou à envisager se font dans le respect de deux critères: celui du coût de l'opération par rapport au financement budgétaire d'une part et celui de la concurrence entre organismes financiers, d'autre part.

En ce qui concerne les marchés de promotion, aucun projet d'arrêté royal pour modifier celui du 18 mai 1981 n'existe. En effet, si aucun marché de promotion n'a été passé depuis la date de la parution de l'arrêté royal, cela est dû au surcoût résultant des garanties exigées.

Il ne serait cependant pas judicieux d'abandonner ces garanties. Le recours au marché de promotion ne sera envisagé que pour autant que cette formule soit intéressante pour le Trésor.

3. Personnel

Le rapporteur rappelle qu'il est question depuis des années de revoir les cadres existants, surtout celui du Fonds des Routes. Il demande où en est ce dossier.

Le Ministre déclare que le projet d'arrêté royal fixant les cadres organiques du Ministère des Travaux publics, du Fonds des Routes et de la Régie des Bâtiments vient d'être approuvé par ses collègues du Budget et de la Fonction

Openbare Werken, van het Wegenfonds en van de Regie der Gebouwen. Rekening houdend met de verdere afwikkeling van de procedure, nl. ondertekening door het Staats-hoofd en bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* zal dat besluit slechts uitwerking hebben in de loop van het tweede kwartaal van 1987.

4. Belgisch-Nederlands overleg

Verwijzend naar de bespreking van de begroting voor 1986 (Stuk n° 4/16-682/7-1986/1987, pp. 13 tot 17) en naar de interpellatie van de heer De Weirdt, gevoegd bij de bespreking van de onderhavige begroting (zie infra), acht de heer Van Elewycck het ondenkbaar, nu de kosten van de Scheldewerken haast volledig ten laste van België vallen, dat de aanpassing van de wegeninfrastructuur in België ter verbetering van de verbinding tussen Nederland en Calais niet — althans gedeeltelijk — door de Nederlanders wordt betaald. Hij vindt dat het ruilmiddel waarover België aldus beschikt, moet gebruikt worden in het Belgisch-Nederlands overleg waartoe de Nederlandse plannen voor de bouw van een vaste oeververbinding op de Westerschelde zouden moeten leiden.

Hij onderstreept dat de Belgisch-Nederlandse geschillen overigens de bevoegdheid van het departement van Openbare Werken overschrijden. Hij citeert het vraagstuk van het Baalhoekkanaal, dat van de walradarketen waarover de technische Schelde-commissie nog geen oplossing heeft gevonden, en dat van de Schelde-baggerwerken.

De Minister wijst erop dat de problemen in dat laatste geval het gevolg zijn van het feit dat het dossier aan de watervrdragten werd gekoppeld.

De heer Van Elewycck vindt dat de Minister met die verklaring voor de tweede keer afwijkt (cfr. bespreking van de begroting van Openbare Werken voor 1986 — Stuk n° 4/16-682/7-86/87, pp. 27-28) van de officiële zienswijze van de Belgische Regering; hij acht dit gevaarlijk.

De Minister onderstreept dat hij niet de koppeling van beide dossiers verdedigt, maar hij moet vaststellen dat zulks wel het standpunt is van Nederlandse zijde. Het programma van de baggerwerken is een sinds lang aanslepend project waarvan de uitvoering thans nog niet is toegestaan. Bijgevolg moet worden onderhandeld.

De Minister wijst erop dat een aantal van de door de heer Van Elewycck aangehaalde problemen, zoals dat van de walradarketen, niet tot zijn bevoegdheid behoren.

Bovendien merkt hij op dat, als er onder de problemen tussen België en Nederland die hun beslag nog niet hebben gekregen, Antwerpse dossiers zijn, zulks verband houdt met de orde van voorrang die de Antwerpse overheid zelf heeft vastgelegd.

5. Gevolgen van de aanleg van een tunnel onder het Kanaal

a) Onderzoek van de gevolgen

De rapporteur merkt op dat de beslissing om onder het Kanaal een spoorwegtunnel te bouwen, ongetwijfeld gevolgen zal hebben voor ons land. Niet alleen de havenactiviteit, maar ook de bestaande verkeersinfrastructuur zal de invloed ervan ondergaan.

De rapporteur vraagt zich dan ook af of het aangewezen is aan het Westvlaams Economisch Studiebureau opdracht te geven, of ten minste toch financiële steun te verlenen,

publiek. Cet arrêté ne pourra toutefois produire ses effets que dans le courant du deuxième trimestre de 1987, compte tenu du déroulement de la procédure d'usage (signature par le Chef de l'Etat et publication au *Moniteur belge*).

4. Négociations belgo-néerlandaises

Se référant et à la discussion du budget pour 1986 (Doc. n° 4/16-682/7-86/87, pp. 13 à 17) et à l'interpellation de M. De Weirdt jointe à la discussion du présent budget (voir infra), M. Van Elewycck estime impensable que, alors que le coût des travaux relatifs à l'Escaut est presque entièrement à charge de la Belgique, l'aménagement de l'infrastructure routière belge dont l'objectif est d'améliorer la liaison entre les Pays-Bas et Calais, ne soit pas financé — au moins partiellement — par les Néerlandais. Il estime que la monnaie d'échange dont la Belgique dispose ainsi, doit être utilisée dans les négociations belgo-hollandaises auxquelles devraient donner lieu les plans néerlandais de construction d'une liaison fixe sur l'Escaut occidental.

Il souligne que le contentieux belgo-néerlandais déborde d'ailleurs du secteur relevant du département des Travaux publics. Il cite le problème du canal de Baalhoek, celui du radar de l'Escaut, auquel les travaux de la Commission technique de l'Escaut n'ont pas encore apporté de solution, et celui des dragages du même fleuve.

Le Ministre rappelle que, dans le cas de ce dernier dossier, les problèmes découlent de la liaison avec les traités de l'Eau.

M. Van Elewycck estime que, par cette déclaration, le Ministre s'écarte pour la deuxième fois (cf. discussion du budget des Travaux publics pour 1986 — Doc. n° 4/16-682/7-86/87, pp. 27-28) de la position officielle du Gouvernement belge; il juge ceci dangereux.

Le Ministre souligne qu'il ne défend pas la liaison entre les deux dossiers, mais qu'il doit constater que c'est la position soutenue du côté néerlandais. Le programme des dragages constitue un projet existant depuis longtemps, mais dont l'exécution n'est pas autorisée pour l'instant. Force est donc de négocier.

Le Ministre signale qu'un certain nombre des problèmes cités par M. Van Elewycck, tel celui du radar, n'entrent pas dans ses compétences.

Il fait en outre remarquer que la présence de dossiers anversois dans les problèmes non réglés entre la Belgique et les Pays-Bas est liée à l'ordre des priorités déterminées par les autorités anversoises elles-mêmes.

5. Conséquences de la construction d'un tunnel sous la Manche

a) Etude sur les conséquences

Le rapporteur fait observer que le tunnel pour chemin de fer que l'on a décidé de construire sous la Manche, aura sans doute des conséquences pour la Belgique. Ce ne seront pas seulement les activités portuaires qui en seront affectées, mais aussi l'infrastructure existante notamment routière.

Dans ces conditions, le rapporteur se demande s'il ne serait pas préférable que le « Westvlaams Economisch Studiebureau » soit désigné ou qu'au moins un soutien

om de economische gevolgen van de kanaaltunnel te onderzoeken. Ook het Ministerie van Verkeerswezen en van Buitenlandse Zaken zou een dergelijke studie kunnen stimuleren.

De Minister meent dat dat voorstel het overwegen waard is. Hij kondigt aan dat hij die mogelijkheid in overleg met de Minister van Verkeerswezen en met de havenbesturen zal onderzoeken.

b) *Verbetering van de verbindingen met Calais.*

Zoals de *rapporteur* is de heer *Leclercq* van oordeel dat de nieuwe toestand als gevolg van de aanleg van de kanaaltunnel België er zal toe nopen zijn infrastructuur inzake de verbindingen met Calais te verbeteren. Vooraf moeten de verschillende infrastructuurverbeteringen worden onderzocht.

Spreker vindt dat de haven van Zeebrugge in de nieuwe concurrentietoestand als gevolg van de bouw van de kanaaltunnel een gunstige plaats zal innemen. Hij vestigt evenwel de aandacht op het feit dat de verbindingen tussen de Zeebrugse haven en het interland enerzijds, en Calais, anderzijds, moeten verbeteren. Hij meent dat men bij die verbeteringen ook de waterlopen naar Noord-Frankrijk moet betrekken. Hij merkt op dat die verbetering van de verbindingen met Calais ook Oostende ten goede moet komen.

De Minister geeft toe dat de geplande aanleg van een Kanaaltunnel ongetwijfeld een belangrijke invloed zal hebben op de haven van Zeebrugge en, in het algemeen, op het goederenverkeer tussen Groot-Brittannië en het vasteland. Het zeegoederenverkeer in de haven van Zeebrugge bestaat voor een groot deel uit roll-on/roll-offverkeer met Groot-Brittannië. Het is precies op dat soort trafiek dat de promotoren van de Kanaaltunnel mikken.

Voorts is het niet uitgesloten dat voor Groot-Brittannië bestemde goederen gelost worden in havens op het vasteland en dan via de Kanaaltunnel naar hun eindbestemming gebracht worden.

Het haveninvesteringsbeleid moet ernaar streven om de concurrentiepositie van de Belgische zeehavens te handhaven en zelfs te verstevigen. Een goede verbinding tussen de zeehavens en de Kanaaltunnel moet in elk geval nagestreefd worden.

Op het vlak van de wegeninfrastructuur tussen België en Calais kan gesteld worden dat de infrastructuur al bestaat. Overigens werd de verbinding met Groot-Brittannië via Calais steeds ingecalculleerd in de uitbouw van het Belgische wegennet.

De internationale verbinding E5 (vroegere nummering), die over België loopt via Veurne, Jabbeke, Gent, Brussel, Leuven en Luik, heeft als beginpunt Londen en eindpunt Ankara (Turkije). De verbinding tussen Groot-Brittannië en het vasteland was van bij de vastlegging van dit tracé in Calais gepland.

Op Belgisch grondgebied ontbreekt op dit tracé (met als nieuwe nummering E40) enkel nog de schakel tussen Veurne (het vak Nieuwpoort-Veurne is in aanbouw) en Frankrijk, die vooralsnog niet is aangelegd omdat de Fransen die verbinding niet van onmiddellijk belang achten zolang de verbinding onder het Kanaal niet bestaat en zij daarom aan andere verbindingen voorrang verlenen.

Het staat evenwel buiten kijf dat de wil bestaat die verbinding tot stand te brengen. Dit is gebleken tijdens

financier soit accordé pour l'étude des conséquences économiques résultant de la construction du tunnel sous la Manche. Le Ministère des Communications ainsi que celui des Affaires Etrangères pourraient promouvoir une telle étude.

Le Ministre est d'avis que cette proposition peut être prise en considération. Il annonce qu'il en examinera la possibilité en collaboration avec le Ministre des Communications ainsi qu'avec les autorités portuaires.

b) *Aménagement des liaisons avec Calais*

Comme le *rapporteur*, M. *Leclercq* est d'avis que la situation nouvelle que créera la construction du tunnel sous la Manche doit entraîner en Belgique la mise sur pied d'une véritable politique de travaux d'infrastructure destinés à améliorer les liaisons avec Calais. Il convient de procéder à une analyse préalable de l'infrastructure aux différents aménagements qui seront requis.

L'intervenant estime que le port de Zeebrugge sera bien placé dans la nouvelle situation de concurrence qui résultera de la construction du tunnel. Il attire toutefois l'attention sur la nécessité d'améliorer les liaisons entre le port de Zeebrugge et son hinterland d'une part, et Calais d'autre part. Il juge qu'il faut inclure dans ces projets l'aménagement des cours d'eau vers le Nord de la France. Il fait observer qu'une telle amélioration des liaisons avec Calais devrait être également profitable à Ostende.

Le Ministre reconnaît que la construction projetée du tunnel sous la Manche aura incontestablement une influence importante sur le port de Zeebrugge, et sur le trafic des marchandises entre la Grande-Bretagne et le continent en général. Le trafic maritime du port de Zeebrugge consiste en effet pour une grande partie de trafic Ro/Ro avec la Grande-Bretagne. C'est précisément ce trafic qui est visé par les promoteurs du tunnel sous la Manche.

D'autre part, il n'est pas impossible que des marchandises en destination de la Grande-Bretagne soient déchargées dans les ports du continent et soient transportées à travers le tunnel vers leur destination finale.

La politique d'investissement portuaire sera dirigée de sorte à maintenir la position concurrentielle des ports maritimes belges, voire même de la renforcer. Une bonne liaison entre les ports maritimes et le tunnel sous la Manche doit de toute façon être recherchée.

Sur le plan des liaisons routières entre la Belgique et Calais, on peut dire que toute l'infrastructure est déjà présente. D'ailleurs, la liaison avec la Grande-Bretagne via Calais a toujours été calculée dans l'élaboration du réseau routier belge.

La liaison internationale E5 (ancienne numérotation), qui traverse la Belgique via Furnes, Jabbeke, Gand, Bruxelles, Louvain et Liège, a comme point de départ Londres et comme terminus Ankara (Turquie). La liaison entre la Grande-Bretagne et le Continent était, dès la fixation du tracé, prévue à Calais.

Sur le territoire belge, il manque à ce tracé (avec E40 comme nouvelle numérotation) encore uniquement la liaison de Furnes à la frontière française, (la section Nieuwpoort-Furnes est en exécution), qui ne sera provisoirement pas exécutée, puisque les Français considèrent ce tronçon comme n'ayant pas d'intérêt direct aussi longtemps que la liaison sous la Manche n'existe pas, et qu'ils préfèrent de ce fait accorder la priorité à d'autres liaisons.

Il est évident cependant que la volonté de réaliser cette liaison existe. Ceci est apparu clairement lors des pourpar-

onderhandelingen tussen de Directie-generaal der Wegen en de Franse tegenhanger ervan te Rijsel op 17 oktober 1985. Dat is ook tot uiting gekomen op een symposium in Bordeaux, van 21 tot 23 oktober 1985, waar de Kanaal-verbinding en de gevolgen ervan voor het Franse wegennet aan de orde waren.

In België is het ontbrekende vak in het goedgekeurde gewestplan Veurne-Westkust ingevuld zodat ook op dat stuk de nodige waarborgen zijn ingebouwd. Dat toont duidelijk aan dat men steeds het inzicht heeft gehad die verbinding door te trekken.

Naast die verbinding bestaat in West-Vlaanderen ook een alternatieve grensoverschrijding, met name via de weg Ieper-Poperinge (A19) die in Frankrijk te Steenvoorde aansluit op de autoweg Rijsel-Duinkerke, met een douanezone te Callicane.

Voor het zuiden van het land is er eveneens een degelijke verbinding met Calais; de Oost-Westgerichte « Autoroute de Wallonie » (Luik - Namen - Charleroi - Bergen - Doornik) geeft immers een zeer vlotte verbinding met Rijsel, dat het beginpunt is van de autoweg naar Duinkerke.

Ten slotte wordt ook nog de autoweg A8 Brussel-Doornik, aangelegd, zodat ook het centrum van het land rechtstreeks aansluiting zal krijgen, in zoverre zulks al niet het geval was langs de twee bovenvermelde verbindingen.

Thans is er geen bijkomende verbindingen nodig.

De Minister voegt er evenwel aan toe dat hij het dossier grondig zal bestuderen met de Minister van Verkeerswezen en van Buitenlandse Handel en met de havenbesturen.

(Het vraagstuk van de verbetering van de verbindingen met Calais werd eveneens besproken tijdens de interpellatie van de heer De Weirdt die bij de bespreking van de begroting was gevoegd — cfr. infra — evenals onder de rubriek « Belgisch-Nederlands overleg » — cfr. supra).

B. Gebouwen

1. Algemene problemen

a) Commissie openbare gebouwen

De heer Féaux vraagt zich af welke rol de Commissie openbare gebouwen speelt.

Hoewel het prijzenswaardig is dat deze Commissie aan het Bestuur der Gebouwen een verantwoording vraagt voor elk gebouw dat wordt opgetrokken, kan men er toch van uitgaan dat een stelselmatige toepassing van die procedures, zonder enig onderscheid, aanleiding geeft tot een massa verslagen. Die controle komt immers bovenop die welke door de Inspectie van Financiën wordt uitgevoerd.

De Minister wijst erop dat de Commissie Openbare Gebouwen werd opgericht bij besluit van de Ministerraad van 29 juli 1984, omdat de Regie der Gebouwen niet te beslissen had over de totale oppervlakte die de Rijksdiensten nodig hebben. Er werd geen onderscheid gemaakt tussen de Rijksdiensten.

De opdracht van die Commissie bestaat erin voor elk departement de verhouding « personeelsbezetting- bezette oppervlakte » te bepalen, maar het vastleggen van die verhouding heeft weinig zin voor ontwerpen van rijks-wachtkazernes, waarvan de behoeften wel gekend zijn, en die ongeveer dezelfde zijn voor alle soortgelijke ontwerpen. Bovendien komt het de Commissie Openbare Gebouwen

lers entre la Direction générale des Routes et son homologue français à Lille, le 17 octobre 1985. Ceci s'est également dégagé d'un symposium tenu à Bordeaux du 21 au 23 octobre 1985, où la liaison sous la Manche et ses conséquences pour le réseau routier français étaient à l'ordre du jour.

En ce qui concerne la Belgique, le tracé du tronçon manquant est prévu au plan de secteur approuvé de Veurne-Westkust, de sorte que sur ce plan les garanties nécessaires ont été incorporées. Ceci implique clairement qu'on a toujours eu l'intention de prolonger cette liaison.

A côté de la liaison en question, il existe encore en Flandre occidentale un franchissement de frontière alternatif: celui de la A19 Ypres-Poperinge, qui se raccorde à Steenvoorde à l'autoroute Lille-Dunkerque avec zone douanière à Callicane.

En ce qui concerne le sud du pays, on peut dire que la liaison avec Calais est également assurée: en effet, l'axe est-ouest « Route de Wallonie » (Liège - Namur - Charleroi - Mons - Tournai) permet une liaison rapide avec Lille, d'où part l'autoroute vers Dunkerque.

Enfin, les travaux de construction de l'autoroute A8 entre Bruxelles et Tournai se poursuivent, de sorte que le centre du pays bénéficiera également d'une liaison directe, pour autant que cela n'ait pas déjà été le cas par les deux liaisons citées ci-dessus.

En ce moment aucune liaison supplémentaire ne s'impose.

Le Ministre signale toutefois qu'il envisage d'étudier ce dossier de façon plus approfondie avec le Ministre des Communications et du Commerce extérieur et avec les autorités portuaires.

(Le problème de l'aménagement des liaisons avec Calais a également été évoqué dans le cadre de l'interpellation de M. De Weirdt jointe à la discussion du budget — cf. infra — ainsi que sous la rubrique « Négociations belgo-néerlandaises — cf. supra).

B. Bâtiments

1. Problèmes d'ordre général

a) Commission des Bâtiments publics

M. Féaux s'interroge sur le rôle joué par la Commission des Bâtiments publics.

Si le souci de cette dernière de demander à l'Administration des Bâtiments une justification des constructions auxquelles il est procédé paraît tout à fait louable, on peut cependant estimer que le recours systématique et indiscriminé à cette procédure conduit à une inflation de rapports. Ce contrôle vient en effet se superposer à celui effectué par l'Inspection des Finances.

Le Ministre rappelle que la Commission des Bâtiments publics a été constituée par décision du Conseil des Ministres du 29 juillet 1984, parce que la Régie des Bâtiments n'avait pas de prise sur la maîtrise de la surface globale nécessaire aux services de l'Etat. Il n'a pas été fait de distinction entre services de l'Etat.

Il est certain que la mission de cette Commission étant de déterminer pour chaque département la proportion « effectif du personnel/surface occupée » la détermination de cette proposition n'a pas beaucoup de sens pour des projets de casernes de Gendarmerie où les besoins sont bien connus et quasi les mêmes pour tous les projets de ce type. Il n'appartient en outre pas à la Commission des Bâtiments

niet toe zich in de plaats te stellen van de Minister van Openbare Werken.

De Minister wijst erop dat hij reeds herhaaldelijk heftig gereageerd heeft tegen bepaalde « besluiten » van die Commissie.

Hij voegt eraan toe dat het wellicht opportuun zou zijn na drie jaar werking van die Commissie de opdracht ervan beter te omschrijven. Dat is echter een beslissing van de Regering. De Minister zal dienaangaande bij de Minister-raad een voorstel indienen.

Tenslotte heeft de Regie der Gebouwen zich nooit uitgesproken over de opportuniteit van de op te trekken gebouwen voor de verschillende departementen. Dat behoort tot de bevoegdheid van de Inspectie van Financiën die geaccrediteerd is bij het departement dat de aanvraag indient.

b) *Versterkte beveiliging: voorrang*

De heer M. Olivier vraagt waaraan voorrang wordt gegeven bij de versterking van de beveiliging van de gebouwen.

De Minister antwoordt dat de voorrang inzake beveiliging vooral gaat naar de bescherming van de volgende gebouwen :

- de gebouwen van de neutrale zone te Brussel;
- de ministeriële kabinetten;
- de gerechtsgebouwen;
- de rijkswachtkazernes;
- de postkantoren;
- alle openbare gebouwen in het algemeen.

Voor de studie van deze problematiek en de uitvoering van de nodige maatregelen werken de Regie der Gebouwen en Elektromechanica nauw samen.

De concrete maatregelen die reeds werden genomen, hebben vooral te maken met de brandbeveiliging, de beveiliging tegen terreurdaden en banditisme (plaatsen van kogelvrij en inbraakvrij glas, van deuren met elektrische bediening, van veiligheidssloten ...). Die verschillende maatregelen beogen zowel de bescherming van personen als van goederen en van communicatieinstallaties.

Bovendien hebben het Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica en de Regie der Gebouwen bijgedragen tot de toepassing van de nieuwste controle- en toezichtmid-delen in de gevangnissen.

c) *Energiebesparing: voorrang*

De heer M. Olivier wenst te weten waaraan bij de energiebesparing voorrang wordt verleend.

Openbare gebouwen

De Minister antwoordt dat die voorrang slaat op een oordeelkundig beheer van het energieverbruik en op investeringen die inzake warmteisolatie zowel als inzake uitrus-ting, substantiële en rendabele besparingen opleveren.

1) Oordeelkundig beheer van het energieverbruik :

publics de se substituer au pouvoir du Ministre des Tra-vaux publics.

Le Ministre signale avoir déjà réagi à plusieurs reprises avec véhémence contre certaines « décisions » de cette Commission.

Il ajoute qu'il serait peut-être opportun, après trois ans d'activité de cette Commission, de mieux définir sa mis-sion. Cette décision appartient au Gouvernement. Le Mi-nistre introduira une proposition à ce sujet en Conseil des Ministres.

Enfin, la Régie des Bâtiments ne s'est jamais prononcée sur l'opportunité pour les différents départements. Cette matière relève de la compétence de l'Inspection des Finan-ces accréditée auprès du département demandeur.

b) *Renforcement de la sécurité: priorités*

M. M. Olivier demande à connaître les priorités de programmation en ce qui concerne le renforcement de la sécurité des bâtiments.

Le Ministre répond que les priorités en matière de sécurité se sont concentrées sur la protection des bâtiments suivants :

- les bâtiments de la zone neutre de Bruxelles;
- les cabinets ministériels;
- les Palais de Justice;
- les Gendarmeries;
- les bureaux de Postes;
- tous les bâtiments publics d'une manière générale.

Il existe une collaboration étroite entre la Régie des Bâtiments et l'Administration de l'Electricité et de l'Electro-mécanique pour l'étude de ces problèmes ainsi que pour la réalisation des mesures nécessaires.

Les mesures concrètes qui ont été prises se situent d'abord au niveau de la sécurité contre l'incendie, de la sécurité contre les actes de terrorisme et de banditisme (placement de vitres pare-balles et anti-vol, de portes à commande électrique, de clôtures de sécurité, ...). Ces diverses mesures visent à la protection aussi bien des personnes que des biens et des installations de communica-tion.

Par ailleurs, l'Administration de l'Electricité et de l'Elec-tromécanique et la Régie des Bâtiments ont également contribué à rendre plus sophistiqués les moyens de contrôle et de surveillance dans les prisons.

c) *Economies d'énergie: priorités*

M. M. Olivier souhaite connaître les priorités de pro-grammation en ce qui concerne les économies d'énergie.

Bâtiments publics

Le Ministre répond que ces priorités portent sur la gestion judicieuse de la consommation d'énergie et sur des investissements conduisant, tant pour l'isolation thermique que pour les équipements, à des économies substantielles et rentables.

1) Gestion judicieuse de la consommation d'énergie :

Dat beheer is gebaseerd op :

- a) kennis van de energiebehoeften en van de installaties;
- b) automatische controle van het verbruik op grond van de buitentemperatuur;
- c) uitwendige controle van het verbruik door middel van aangepaste methoden.

Daartoe was het nodig dat :

- een energiekadaster van alle gebouwen die beheerd worden door het Departement werd opgemaakt en bijgehouden;
- het verbruik systematisch werd genoteerd;
- hulp bij het beheer door degelijk gevormde consulenten werd georganiseerd.

2) Investerings :

De voorrang steunt op de kennis van het energiekadaster enerzijds, en van het geregistreerde verbruik anderzijds. De anomalieën die inzake verbruik vastgesteld zijn, maken het mogelijk maatregelen te nemen om de toestand te verbeteren.

In het aanvullend programma R. E. G. (rationeel energie-verbruik) werd tot de volgende investeringen besloten :

- energetische vernieuwing: 233 miljoen F,
- industriële selectiviteit: 76 miljoen F.

Voor het aanvullend programma R. E. G. 1987, werden volgende bedragen voorgesteld :

- energetische vernieuwing 248 miljoen F,
- industriële selectiviteit 11 miljoen F.

De aldus vastgestelde prioritaire doelstellingen worden bereikt dank zij :

- toepassing van informatica voor het permanent bijhouden van de gegevensbank die het energiekadaster is.

Die gegevensbank brengt niet alleen de meest rendabele investeringen (zie hierboven) aan het licht, maar vormt tevens een doeltreffend beheersinstrument.

Bovendien vormt het energiekadaster, samen met de verbruiksstaten, de basis zelf voor hulp aan de bestuurders;

- het inschakelen van de privé-sector voor hulpverlenende opdrachten inzake bestuur. Dit is noodzakelijk om de middelen van het Bestuur te versterken;

- verspreiding op grote schaal :

- a) van de terzake ontwikkelde methodologie en inzonderheid van het energiekadaster;
- b) van de concrete resultaten waartoe die methodologie nu reeds leidt: « energetische handtekening », rendabele investeringen qua thermische isolatie, exploitatie van de gegevensbank als beheersinstrument;
- c) van de resultaten van de model-experimenten;

Cette gestion est basée sur :

- a) la connaissance des besoins en énergie et de l'équipement;
- b) l'auto-contrôle de la consommation en fonction des températures extérieures;
- c) le contrôle extérieur de la consommation par des méthodes appropriées.

Cette action a requis :

- l'établissement et la tenue à jour du cadastre énergétique de tous les bâtiments régis par le département;

- le relevé systématique des consommations;
- l'organisation de l'aide à la gestion par des consultants dûment formés.

2) Investissements :

Les priorités découlent de la connaissance du cadastre énergétique d'une part et des consommations enregistrées d'autre part. Les anomalies constatées au sujet des consommations permettent d'arrêter des mesures visant à améliorer la situation.

Les investissements suivants ont été décidés dans le cadre du programme complémentaire U. R. E. (utilisation rationnelle de l'énergie) 1986 :

- rénovation énergétique: 233 millions de F.
- sélectivité industrielle: 76 millions de F.

Pour le programme complémentaire U. R. E. 1987, les montants suivants ont été proposés :

- rénovation énergétique: 248 millions de F,
- sélectivité industrielle: 11 millions de F.

Les objectifs prioritaires ainsi définis sont réalisés grâce :

- au recours à l'informatique pour la tenue à jour permanente de la banque de données constituée par le cadastre énergétique.

Non seulement cette banque de données met en évidence les investissements les plus rentables (voir ci-dessus), mais elle constitue également un outil de gestion performant.

De plus, le cadastre énergétique, associé aux relevés de consommations, constitue la base même de l'aide aux gestionnaires;

- au recours au secteur privé pour des missions d'aide à la gestion. Ce recours est indispensable pour augmenter les moyens de l'Administration;

- à une large diffusion :

- a) de la méthodologie mise au point et notamment du cadastre énergétique;
- b) des résultats concrets auxquels cette méthodologie conduit dès à présent: « signature énergétique », investissements rentables en isolation thermique, exploitation de la banque de données comme outil de gestion;
- c) des résultats des expériences pilotes;

— vereenvoudiging van de besluitvorming en van de procedure. Dat zal pas kunnen wanneer de aan de gang zijnde actie doeltreffend en volledig zal zijn geïnformatiseerd.

Bestuur voor Elektriciteit en Electromechanica

Via het aanvullend programma R. E. G. 1986, heeft het B. E. E. de volgende investeringen inzake industriële selectiviteit verricht voor 230 miljoen F.

In dat programma was een project opgenomen voor de Kennedytunnel te Antwerpen (rationele verlichting) en de installatie van hoogrendementsverlichting in openbare gebouwen.

Het Bestuur heeft voor het aanvullend programma R. E. G. 1987 voorstellen gedaan voor een bedrag van 157 miljoen F: verbetering van het rendement van de verlichting in openbare gebouwen, modulatie van de tunnelverlichtingen en een verkeersregeling op de ring te Antwerpen in geval van filevorming of ongelukken.

Bestuur der Waterwegen

Het Bestuur der Waterwegen heeft eveneens in verband met het aanvullend programma R. E. G. 1987, voorstellen gedaan voor een bedrag van 88 miljoen F. Het betreft een modelproject voor een modern en efficiënt beheer van de waterwegen (waterbeheersing en verkeersregeling), alsook een project in verband met de waterhuishouding op het kanaal Brussel-Rupel.

d) Personeel: toestand van de contractuelen.

De rapporteur en de heer Féaux vestigen de aandacht op de toestand van de contractuelen die door de Regie der Gebouwen zijn tewerkgesteld. Zij wijzen erop dat het vraagstuk van hun regularisering al verscheidene jaren zonder oplossing is gebleven.

De Minister merkt op dat op zijn initiatief al twee keer werd voorgesteld om de contractuele personeelsleden van de Regie der Gebouwen te regulariseren via een wijziging van de organieke wet van die Regie.

Het Openbaar Ambt kon zich met die voorstellen evenwel niet akkoord verklaren.

De Minister wijst erop dat hij zopas aan zijn collega van het Openbaar Ambt heeft geschreven om samen met diens diensten te onderzoeken welk voorstel wel kan worden aanvaard.

e) Overdracht aan de Gewesten

De heer Olivier informeert naar de stand van de werkzaamheden van de Gemengde Werkgroep waarin vertegenwoordigers van het Rijk en van de Gewesten zitting hebben en die belast is met de studie en de organisatie van de overdracht aan de Gewesten van gronden en gebouwen die voorheen « nationaal » waren. Wanneer zullen de conclusies van die werkzaamheden bekend gemaakt worden?

Het lid vraagt bovendien in het bezit te worden gesteld van een lijst van de goederen die voor overdracht in aanmerking komen.

De Minister maakt een onderscheid tussen de goederen die onder de Regie der Gebouwen ressorteren en die welke onder het Groenplan ressorteren.

— à la simplification du processus de décision et de procédure. Cet objectif ne sera un fait que dans la mesure où l'informatisation de l'action en cours sera performante et complète.

Administration de l'Electricité et de l'Electromécanica

Dans le cadre du programme complémentaire U. R. E. 1986, l'A. E. E. a effectué des investissements de sélectivité industrielle pour 230 millions de F.

Dans ce programme était prévu un projet pour le tunnel Kennedy à Anvers (éclairage rationnel), ainsi que la réalisation d'éclairage à haut rendement dans les bâtiments publics.

Cette Administration a fait des propositions pour le programme complémentaire U. R. E. 1987 pour un montant de 157 millions de F: amélioration du rendement de l'éclairage dans les bâtiments publics, modulation dans les tunnels et régulation du trafic sur la ceinture à Anvers en cas de formation de files ou d'accidents.

Administration des Voies hydrauliques

Dans le cadre du programme complémentaire U. R. E. 1987, l'Administration des Voies hydrauliques a fait des propositions pour un montant de 88 millions de F. Il s'agit d'un projet pilote dans le cadre d'une gestion moderne et efficace des voies hydrauliques (régime hydraulique et régulation du trafic) ainsi que d'un projet concernant le régime hydraulique sur le canal Bruxelles-Rupel.

d) Personnel: situation des contractuels

Le rapporteur et M. Féaux attirent l'attention sur la situation des contractuels employés par la Régie des Bâtiments. Ils rappellent que le problème de leur régularisation reste sans solution depuis plusieurs années déjà.

Le Ministre fait observer qu'à son initiative, il a été à deux reprises proposé de prévoir la régularisation du personnel contractuel de la Régie des Bâtiments, dans le cadre d'une modification de la loi organique de cette Régie.

Ces propositions n'ont toutefois pu recueillir l'assentiment de la Fonction publique.

Le Ministre signale qu'il vient d'écrire à son collègue de la Fonction publique en vue d'examiner de commun accord avec les services de ce dernier quelle proposition serait susceptible d'être acceptée.

e) Transferts aux Régions

M. M. Olivier s'informe sur l'état d'avancement des travaux du groupe de travail mixte réunissant des représentants de l'Etat et des Régions, qui est chargé d'étudier et d'organiser le transfert à ces dernières de terrains et de bâtiments autrefois nationaux. Quand connaîtra-t-on les conclusions de ces travaux? D'autre part, comment s'opérera le transfert?

L'intervenant souhaite en outre que soit communiquée une liste des biens à transférer.

Le Ministre distingue les biens relevant de la Régie des Bâtiments de ceux relevant du Plan Vert.

Regie der Gebouwen:

De overdracht gebeurt op grond van artikel 12 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, welke bepaalt dat de goederen die onmisbaar zijn voor de uitoefening van de bevoegdheden van de gewesten en de Gemeenschappen, aan deze worden overgedragen zonder schadeloosstelling, en dat de voorwaarden en nadere regelen van de overdracht worden bepaald bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

Een gemengde werkgroep « Overdracht van goederen » werd opgericht, samengesteld uit vertegenwoordigers van het Overlegcomité, van de Ministers van Financiën, Openbare Werken en Landbouw, van de Regie der Gebouwen en van de Administratie van de Domeinen.

Deze werkgroep onderzoekt de adviezen van de Executieven en de verschillende problemen welke die dossiers doen rijzen.

Het Ministerieel Comité voor de Hervorming der Instellingen beraadslaagt vervolgens op grond van de werkzaamheden van de werkgroep.

Met betrekking tot de goederen beheerd door de Regie der Gebouwen werden volgens deze procedure tot op heden bij koninklijk besluit de Rijkspsychiatische Instellingen te Rekem, Geel, Bergen en Doornik, de Rijkszeeverrijsschool te Knokke-Heist en het complex Leuvenseweg 27 te Brussel (bestemd voor de Vlaamse Raad) overgedragen.

In principe moeten nog worden overgedragen een 70-tal boswachtershuizen, enkele « culturele gebouwen » en een aantal gebouwen bezet door diensten voor de jeugdbescherming. Voor deze laatste gebouwen dient te worden gewacht op een akkoord inzake de bevoegdheidsafbakening van de jeugdbescherming.

Tijdens de vergadering die door de werkgroep op 21 maart 1986 belegd was, hebben de vertegenwoordigers van de gewesten evenwel de twee volgende punten doen vaststellen: enerzijds zijn de tot dusver voorgelegde lijsten van over te dragen gebouwen onvolledig; anderzijds werd besloten een voorafgaande kritische analyse van alle geïnventariseerde goederen te verrichten en zulks zowel uit een juridisch oogpunt als om de bestemming en het nut ervan na te gaan.

Dit houdt in dat de procedure in beraad wordt gehouden tot de Executieven hun desbetreffende conclusies hebben bekendgemaakt, wat tot op heden niet is gebeurd.

Dienst van het Groenplan

Volgende domeinen komen in aanmerking voor overdracht:

Aan het Waalse gewest:

— « Les Hottemmes », te Durbuy.

Aan het Vlaamse gewest:

— « Coloma », te Sint-Pieters-Leeuw;

— « Zeven Borre », te Sint-Genesius-Rode;

— « De Blankaert », te Woumen (Diksmuide);

— « Percelen van de landschappelijke revalorisatie van de Mandelvallei », te Dentergem en te Wielsbeke;

Régie des Bâtiments

Le transfert se fait en vertu de l'article 12 de la loi spéciale de réformes institutionnelles, du 8 août 1980, qui stipule que les biens, indispensables à l'exercice des compétences des Régions et des Communautés, leur sont transférés sans indemnité, et que les conditions et les modalités sont fixées par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

Un groupe de travail mixte « Transferts de biens » a été créé. Il est composé de représentants du Comité de concertation, des Ministres des Finances, des Travaux publics et de l'Agriculture, ainsi que de la Régie des Bâtiments et de l'Administration des Domaines.

Ce groupe de travail examine les avis des Exécutifs et les diverses questions relatives aux dossiers.

Le Comité ministériel des Réformes institutionnelles délibère ensuite sur la base des travaux du groupe de travail.

Parmi les biens gérés par la Régie des Bâtiments, les biens immeubles des Instituts psychiatriques de l'Etat à Rekem, à Geel, à Mons et à Tournai, l'Ecole de pêche de l'Etat à Knokke-Heist, et un complexe situé rue de Louvain 27 à Bruxelles (destiné au Vlaamse Raad) ont été transférés jusqu'à présent par arrêté royal.

En principe, il reste à transférer une septantaine de maisons forestières, quelques bâtiments « culturels » et certains immeubles occupés par les services de la Protection de la Jeunesse. En ce qui concerne ces derniers biens, il y a lieu d'attendre l'obtention d'un accord sur la délimitation des compétences en matière de protection de la jeunesse.

Toutefois, lors de la réunion du groupe de travail du 21 mars 1986, les délégués des Exécutifs ont fait acter les deux points suivants: d'une part, les listes des biens à transférer présentées ne peuvent pas être considérées comme exhaustives; d'autre part, il a été décidé, préalablement aux transferts, de procéder à une analyse critique tant du point de vue juridique que du point de vue de l'affectation et de l'utilité des biens repris aux inventaires.

Il en résulte que la procédure est tenue en suspens jusqu'à ce que les Exécutifs aient fait connaître leurs conclusions. Ceci n'a pas encore été fait jusqu'à présent.

Service du Plan vert

Les domaines énumérés ci-après entrent en ligne de compte en vue d'être transférés:

A la Région wallonne:

— « Les Hottemmes », à Durbuy.

A la Région flamande:

— « Coloma », à Sint-Pieters-Leeuw;

— « Zeven Borre », à Rhode-Saint-Genèse;

— « De Blankaert », à Woumen (Dixmude);

— « Percelen van de landschappelijke revalorisatie van de Mandelvallei », à Dentergem et à Wielsbeke;

- « Terrest », te Heikruis (Pepingen) en te Herfelingen (Herne);
- « Groenenberg » te Vlezenbeek (Sint-Pieters-Leeuw), te Gaasbeek en te Sint-Martens-Lennik (Lennik);
- « Park Schaveryshoeve », te Linkebeek-Beersel en Alseberg (Beersel);
- « Het Domein van Z. K. H. Prins Karel », te Oostende;
- « Boesdaal », te Sint-Genesius-Rode;
- « Het Frankveld », te Beersel;
- « Vordenstein », te Schoten.

De overdracht gebeurt bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, zoals bepaald is in artikel 12 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Een ontwerp van koninklijk besluit werd reeds einde 1985, via de Eerste Minister, voor advies overgezonden aan de Vlaamse Gemeenschap en vervolgens aan de Ministerraad voorgelegd. Tot op heden werd daaraan geen gevolg gegeven.

f) *Rijkspatrimonium*

De heer M. Olivier wenst dat een bijgewerkte inventaris van het Rijkspatrimonium zou worden medegedeeld.

De Minister merkt op dat zulks tot de bevoegdheid van de Minister van Financiën behoort.

2. *Bijzondere vraagstukken*

a) *Hogere Zeevaartschool te Antwerpen*

De heer Colla betreurt dat de tweede fase van dit project niet in 1987 gerealiseerd zal worden.

De Minister antwoordt dat alles klaar is voor de aanbesteding van de tweede fase van de gesloten ruwbouw. De kosten ervan worden op ± 350 miljoen F geraamd. Gelet op de kredietbeperkingen kunnen die werken echter onmogelijk op het fysisch programma 1987 goedgekeurd en vastgelegd worden.

Het ligt in de bedoeling van de Minister dit dossier in de loop van het laatste kwartaal 1987 aan te besteden, waarna de vastlegging op de begroting 1988 zal plaatsvinden.

Mocht eind 1987 blijken dat een of ander belangrijk dossier niet kan worden gerealiseerd, dan blijft uiteraard nog de mogelijkheid voorhanden om die werken in 1987 als « reservedossier » vast te leggen.

De Minister vestigt evenwel de aandacht van het lid op het feit dat men, gelet op de kredietbeperkingen voor de huisvesting van alle departementen, slechts over ± 350 miljoen F per provincie kan beschikken. In de huidige omstandigheden is het dan ook zeer moeilijk op het programma grote projecten in te schrijven, zonder dat de beschikbare kredieten worden verhoogd.

b) *Vroeger Sint-Janshospitaal te Brugge*

De heer Leclercq vraagt hoe het staat met het desbetreffende voorstel tot ruil tussen de stad Brugge en de Staat. Zal het geschil betreffende het vroegere Sint-Janshospitaal eindelijk worden bijgelegd?

De Minister brengt in herinnering dat hij zijn Administratie reeds in december 1984 heeft medegedeeld dat hij

— « Terrest », à Heikruis (Pepingen) et à Herfelingen (Herne);

— « Groenenberg » à Vlezenbeek (Sint-Pieters-Leeuw), à Gaasbeek et à Sint-Martens-Lennik (Lennik);

— « Park Schaveryshoeve », à Linkebeek-Beersel et à Alseberg (Beersel);

— « Le Domaine de S. A. R. le Prince Charles », à Ostende;

— « Boesdaal », à Rhode-Saint-Genèse;

— « Het Frankveld », à Beersel;

— « Vordenstein », à Schoten.

Le transfert s'effectue par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, ainsi que le stipule l'article 12 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Un projet d'arrêté a déjà été envoyé pour avis fin 1985, via le Premier Ministre, à la Communauté flamande pour être ensuite déposé au Conseil des Ministres. Aucune suite n'y a encore été donnée.

f) *Patrimoine de l'Etat*

M. M. Olivier souhaite que soit communiqué un inventaire actualisé du patrimoine de l'Etat.

Le Ministre fait observer que cette matière relève de la compétence du Ministre des Finances.

2. *Problèmes particuliers*

a) *Ecole supérieure de navigation à Anvers*

M. Colla regrette que la réalisation de la deuxième phase de ce projet ne soit pas prévue pour 1987.

Le Ministre répond que tout est prêt pour la mise en adjudication de la deuxième phase du gros œuvre fermé. L'estimation est de ± 350 millions de F. Vu la restriction des crédits, il est toutefois impossible d'approuver et d'engager ce travail sur le programme physique 1987.

Il entre dans les intentions du Ministre de mettre ce dossier en adjudication au cours du dernier trimestre 1987 en vue de procéder à l'engagement sur le budget 1988.

S'il devait apparaître à la fin de 1987 que l'un ou l'autre dossier important ne pouvait être réalisé, il existe naturellement la possibilité d'engager ce travail en 1987 comme « dossier de réserve ».

Le Ministre attire toutefois l'attention de l'intervenant sur le fait que, compte tenu de la restriction des crédits, on ne peut disposer que de ± 350 millions de F par province pour le logement de tous les départements. C'est pourquoi, dans les circonstances actuelles, il est très malaisé d'inscrire au programme des grands projets sans que les crédits disponibles ne soient augmentés.

b) *Ancien hôpital St.-Jean à Bruges*

M. Leclercq s'enquiert de l'état d'avancement de la proposition d'échange entre la Ville de Bruges et l'Etat. Le différend concernant l'ancien hôpital St.-Jean va-t-il enfin être réglé?

Le Ministre rappelle avoir fait savoir à son administration qu'il ne souhaitait pas acquérir le bâtiment de l'ancien

het gebouw van het vroegere Sint-Janshospitaal te Brugge niet wenste aan te kopen. Op dat ogenblik heeft hij ook gevraagd de stad Brugge daaromtrent in te lichten.

In september 1986 werd hem echter een voorstel tot ruiling tussen de stad Brugge en de Staat voorgelegd. Daarin was ook het vroegere Sint-Janshospitaal opgenomen.

De Minister bevestigt in dezen zijn standpunt van december 1984. Voor dat gebouw moet dus een andere oplossing worden gezocht. Hij meent te weten dat vanuit de privé-sector een initiatief zal worden genomen om aan het gebouw een culturele bestemming te geven.

Hij beklemtoont dat tegen het voorstel tot ruiling geen bezwaar bestaat met uitzondering van wat het vroegere Sint-Janshospitaal betreft. Hij is trouwens bereid een nieuwe raming te doen uitvoeren van de opleg die voortvloeit uit het onevenwicht ten opzichte van het oorspronkelijk voorstel tot ruiling.

3. Opmerkingen van het Rekenhof

Bij brief van 8 april 1987 deelt het Rekenhof de volgende opmerkingen mede:

«Titel II — Artikel 72.02 — Bouwen, verbouwen en geschikt maken van rijksgebouwen, architectenhonoraria inbegrepen: Vastleggingskrediet: 605 miljoen F; Ordonnancingskrediet: 55 miljoen F.

Luidens het verantwoordingsprogramma (blz. 100) wordt een vastleggingskrediet van 600 miljoen F uitgetrokken bij toepassing van de wet van 4 augustus 1986, met de vermelding "universiteitsgebouwen". De wet van 4 augustus 1986 voorziet evenwel niet in de uittrekking van dergelijke kredieten op de begroting van Openbare Werken en zij bepaalt daarentegen (art. 18) dat die kredieten moeten worden opgenomen in de begroting van het Ministerie van Onderwijs en dat zij daarenboven "in mindering gebracht worden op het bedrag van de kredieten die in de begroting van het Ministerie van Openbare Werken ingeschreven zijn voor de uitvoering van investeringen gelocaliseerd in het gewest waarin de betrokken universitaire instelling gelegen is".

Ontwerp-begroting van de Regie der gebouwen. — Artikel 550.01: Gebouwen (dotaties): Vastleggingskredieten: 7,303 miljard F.

Het fysisch programma van het artikel (blz. 185) voorziet in een krediet van 2 miljard F, onder het opschrift "Supplement Triercentra".

Die vermelding duidt aan dat de constructie van gebouwen zou voorgenomen zijn door middel van kredieten (van dat art. 550.01), die de Staat ter beschikking van de Regie der Gebouwen stelt met het oog op de uitoefening van de opdracht van die laatste, en dus gebouwen op te richten, *in naam en voor rekening van de Staat*, ten einde door de Regie der posterijen in gebruik genomen te worden.

Een dergelijk initiatief zou derhalve een uitbreiding impliceren van de opdracht die toevertrouwd is aan de Regie der Gebouwen door artikel 4, § 4, van de wet van 6 juli 1971 tot oprichting van de Regie der Posterijen, zoals gewijzigd bij artikel 12 van het koninklijk besluit n° 182 van 30 december 1982, dat bepaalt dat de Regie der Gebouwen alleen belast kan worden met de oprichting en de verbouwing van gebouwen voor de Regie der Posterijen, *uit naam en voor rekening van die laatste*, d.w.z. door middel van kredieten die onder artikel voor orde 490.04 ingeschreven zijn. »

hôpital St.-Jean à Bruges déjà en décembre 1984. En même temps, il a demandé d'informer la Ville de Bruges.

En septembre 1986, on lui a pourtant présenté cette proposition d'échange entre la Ville de Bruges et l'Etat, comprenant le bâtiment de l'ancien hôpital St.-Jean.

Le Ministre confirme ici sa position de décembre 1984. Il reste donc à trouver une autre solution pour ce bâtiment. Le Ministre signale qu'il semble exister une initiative privée pour donner à ce bâtiment une destination culturelle.

Il souligne que rien ne s'oppose toutefois à l'exécution de la proposition d'échange, à l'exclusion du bâtiment de l'ancien hôpital St.-Jean. Il est d'ailleurs disposé à faire évaluer à nouveau le solde résultant du déséquilibre vis-à-vis de la proposition d'échange initiale.

3. Observations de la Cour des comptes

Par lettre du 8 avril 1987, la Cour des comptes communique les observations suivantes:

«Titre II — Article 72.02 — Construction, transformation et aménagement des bâtiments de l'Etat, y compris honoraires d'architectes: Crédits d'engagement: 605 millions de F; Crédits d'ordonnancement: 55 millions de F.

Le programme justificatif (p. 100) indique qu'un crédit d'engagement de 600 millions de F est prévu, en application de la loi du 4 août 1986, pour les "bâtiments universitaires"; or, loin de permettre l'inscription de pareils crédits au budget du Ministère des Travaux publics, ladite loi du 4 août 1986 dispose au contraire (art. 18) que (...) ces crédits doivent figurer au budget du Ministère de l'Education nationale, et, en outre, venir "en déduction du montant des crédits inscrits au budget du Ministère des Travaux publics pour l'exécution d'investissements localisés dans la Région où est située l'institution universitaire intéressée".

Projet de budget de la Régie des Bâtiments — Article 550.01 "Immeubles (dotation)": Crédits d'engagement 7,303 milliards de F.

Le programme physique de cet article (p. 185) prévoit notamment, sous codification 55, un crédit de 2 milliards de F, libellé "Supplément Centres de tri".

Ces indications donnent à penser qu'il est envisagé de construire, au moyen de crédits (dudit art. 550.01) mis par l'Etat à la disposition de la Régie des Bâtiments, en vue de l'exercice de la mission de cette dernière, et donc à ériger *au nom et pour compte de l'Etat*, des biens immeubles à utiliser par la Régie des Postes.

Pareille initiative impliquerait dès lors une extension de la mission dévolue à la Régie des Bâtiments par l'article 4, § 4, de la loi du 6 juillet 1971 portant création de la Régie des Postes, tel que modifié par l'article 12 de l'arrêté royal n° 182 du 30 décembre 1982, qui prévoit que ladite Régie des Bâtiments est uniquement chargée de construire et de transformer des biens immeubles, pour la Régie des Postes, *au nom et pour le compte de cette dernière*, c'est-à-dire à l'aide de crédits inscrits à l'article pour ordre 490.04. »

Bij brief van 30 april 1987 verstrekt de Minister de volgende antwoorden aan het Rekenhof:

«Titel II — artikel 72.02: Bouwen, verbouwen en geschikt maken van rijksgebouwen, architectenhonoraria inbegrepen: vastleggingskrediet: 605 miljoen F; ordonnanceringskrediet: 55 miljoen F.

Over de in deze zaak te volgen procedure werd overleg gepleegd tussen de betrokken partijen (Openbare Werken, Education nationale en de bij deze Ministeries geaccrediteerde inspecteurs van Financien).

Door de nota van 5 maart 1987 van de inspecteur van Financien bij Education nationale (...) wordt de te volgen procedure uiteengezet met het oog op de uitvoering van artikel 18 van de wet van 4 augustus 1986. De eerste fase van deze procedure is het uittrekken van bepaalde kredieten in de ontwerp-begroting 1987 van Openbare Werken (Titel II, art. 72.02): 605 miljoen F vastleggingskredieten en 55 miljoen F betalingskredieten.

Ontwerp-begroting van de Regie der Gebouwen — Artikel 550.01: Gebouwen (dotatie): Vastleggingskredieten: 7,303 miljard F

De inschrijving van de nodige kredieten voor de postsorteercentra van Antwerpen en Charleroi op artikel 550.01 van de begroting van de Regie der Gebouwen is de uitvoering van de beslissing van de Regeringsraad van 26 juni 1986.»

(De overige punten van die twee brieven zijn opgenomen onder de rubrieken C en D.)

Tijdens de vergadering van de Commissie van 5 mei 1987 herhaalden de vertegenwoordigers van het Hof, na van de antwoorden van de Minister kennis te hebben genomen, hun opmerking betreffende de kredieten die bestemd zijn voor de sorteercentra en die ingeschreven zijn op artikel 550.01.

De Minister wijst erop dat de beslissing van de Regeringsraad is ingegeven door de vaststelling dat de Regie der Posterijen niet over de nodige kredieten beschikte om twee sorteercentra te bouwen. Nu is het zo dat de beslissing om het door Team Consult uitgewerkte plan «Belgische Post 90» toe te passen de verplichting oplegde om tot het optrekken van die gebouwen over te gaan.

Er werd dan ook beslist dat de Regie der Gebouwen dat dossier zelf voor haar rekening zou nemen.

De vertegenwoordigers van het Hof lichten de strekking van hun opmerking toe: daarin wordt alleen bezwaar gemaakt tegen de gekozen begrotingstechniek.

C. Bestuur der Waterwegen

1. Kredietverloop

De heer Colla wenst, per artikel, het verloop te vermenen van de kredieten die ter beschikking van het Bestuur der Waterwegen zijn gesteld en onderverdeeld zijn in:

- haveninvesteringen (per haven);
- overige.

Hij wenst die gegevens zowel voor de ordonnanceringen als voor de vastleggingskredieten.

De Minister geeft een overzicht van de voor het Bestuur der Waterwegen ter beschikking gestelde investeringskredieten. De onderstaande tabel bevat een overzicht van de kredieten die sinds 1982 werden vastgelegd en betaald.

Par lettre du 30 avril 1987, le Ministre communique à la Cour des comptes les réponses suivantes:

«Titre II — article 72.02: Construction, transformation et aménagement des bâtiments de l'Etat, y compris honoraires d'architectes: crédits d'engagement: 605 millions de F; crédits d'ordonnancement: 55 millions de F.

Il y a eu des réunions entre les parties concernées (Travaux publics, Education nationale et les inspecteurs des Finances accrédités près de ces Ministères) sur la procédure à suivre dans cette matière.

Par (une) note du 5 mars 1987 (...), l'inspecteur des Finances près le Ministère de l'Education nationale fait un exposé sur la procédure à mettre en œuvre en vue de l'exécution de l'article 18 de la loi du 4 août 1986. La première phase de cette procédure serait que le Ministre des Travaux publics dépose son projet de budget 1987 en prévoyant les crédits suivants sur l'article 72.02 du Titre II: 605 millions de F de crédits d'engagement et 55 millions de F de crédits d'ordonnancement.

Projet de budget de la Régie des Bâtiments — Article 550.01: Immeubles (dotation): crédits d'engagement 7,303 milliards de F.

L'inscription des crédits nécessaires pour les centres de tri d'Anvers et de Charleroi à l'article 550.01 du budget de la Régie des Bâtiments est l'exécution de la décision du Conseil du Gouvernement du 26 juin 1986.»

(Les autres points de ces deux lettres sont repris sous les rubriques C et D.)

Lors de la réunion de la commission du 5 mai 1987, les représentants de la Cour, ayant pris connaissance des réponses du Ministre, réitérent leur remarque à propos des crédits destinés aux centres de tri et inscrits à l'article 550.01.

Le Ministre fait observer que la décision du Conseil du Gouvernement a été motivée par la constatation que la Régie des Postes ne disposait pas des crédits nécessaires pour la construction de deux centres de tri. Or, la décision d'appliquer le plan «Postes belges 90», élaboré par Team Consult, imposait cette construction.

Il a alors été décidé que la Régie des Bâtiments prendrait elle-même ce dossier à sa charge.

Les représentants de la Cour des comptes précisent la portée de leur remarque: celle-ci ne met en cause que la technique budgétaire choisie.

C. Administration des Voies hydrauliques

1. Evolution des crédits

M. Colla souhaite connaître, par article, l'évolution des crédits mis à la disposition des Voies hydrauliques (investissements) et répartis comme suit:

- investissements portuaires (par port);
- autres.

Ces renseignements sont demandés aussi bien pour les ordonnancements que pour les crédits d'engagement.

Le Ministre communique un relevé des crédits d'investissement qui ont été mis à la disposition des Voies hydrauliques. Le tableau ci-dessous comprend un relevé des montants engagés et payés, article par article, depuis l'année 1982.

Voies hydrauliques — Investissements
(en millions de F)

Bestuur der Waterwegen — Investerings
(in miljoenen F)

Art.	1982		1983		1984		1985		1986	
	Vastleggingen Engagements	Betalingen Paiements	Vastleggingen Engagements	Betalingen Paiements	Vastleggingen Engagements	Betalingen Paiements	Vastleggingen Engagements	Betalingen Paiements	Vastleggingen Engagements	Betalingen Paiements
Art. 53.01	21,5	26,2	35,9	34,0	15,5	19,0	286,2	109,9	127,8	248,3
Art. 63.04	—	197,8	—	21,4	—	106,2	—	102,1	—	18,2
Art. 63.14	1 370,7	1 814,2	1 316,7	1 187,2	1 354,3	1 356,0	1 107,9	1 100,7	352,3	1 006,1
Art. 63.16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Art. 63.19	11,8	80,7	—	1,3	—	—	0,1	—	—	1,4
Art. 71.05	450,0	466,6	290,0	301,7	306,1	280,0	445,8	413,8	184,9	184,6
Art. 73.03	4 767,9	4 181,8	5 492,8	4 335,8	5 113,8	4 341,5	4 266,1	4 236,8	3 486,9	4 472,4
Art. 73.04	4 858,4	3 643,2	4 701,1	4 568,4	4 647,4	4 543,4	4 580,0	5 155,2	4 016,0	5 280,3
Art. 73.05	795,5	435,4	193,2	613,5	457,2	317,8	429,8	254,3	281,1	547,7
Art. 73.06	50,0	80,5	12,1	26,1	34,0	8,3	3,0	23,8	10,0	15,3
Art. 73.07	—	4,7	—	—	2,8	2,8	—	—	—	—
Art. 73.08	9 951,7	10 328,4	8 360,0	9 328,8	8 400,0	9 510,3	6 363,3	6 636,5	4 145,8	5 656,1
Art. 73.12	32,1	11,9	0,6	24,1	13,2	16,9	0,6	0,6	—	—
Art. 73.16	12,3	77,9	6,7	48,3	2,5	50,2	6,6	7,9	33,3	1,0
Art. 73.20	293,8	299,7	211,3	242,2	200,4	236,8	149,7	156,6	103,5	192,6
Art. 73.21	488,9	400,5	658,9	548,6	669,0	631,6	730,4	540,5	513,2	720,5
Art. 01.07	827,4	825,8	1 107,1	808,0	1 031,7	840,0	709,7	839,4	888,5	1 080,5
Art. 01.08	250,2	123,0	139,2	254,6	79,3	199,5	450,1	177,1	228,6	227,8
Dienst voor de Scheepvaart	24 182,2	22 998,3	22 525,6	22 344,0	22 327,2	22 460,4	19 529,3	19 755,2	14 371,9	19 652,8
Office de la Navigation	1 425,0	1 142,9	1 293,0	1 429,1	1 150,0	1 561,6	1 080,0	1 364,7	650,0	951,6
Haven Brussel	1 100,0	860,7	600,0	950,3	1 000,0	963,9	700,0	728,3	400,0	884,7
	1 035,0	1 204,5	1 095,0	1 406,0	1 178,0	1 452,4	1 005,0	728,7	780,0	494,3
Algemeen totaal. — Total	3 560,0	3 208,1	2 988,0	3 785,8	3 328,0	3 977,9	2 785,0	2 821,7	1 830,0	2 330,6
général	27 742,2	26 206,4	25 513,6	26 129,8	25 655,2	26 438,3	22 314,3	22 576,9	16 201,9	21 983,4

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de sinds 1970 gedane investeringen in de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge:

Investerings havens en maritieme toegangswegen. — Overzicht
(in miljoenen F)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Antwerpen. — Anvers	2 243,2	1 538,4	4 076,3	3 202,9	1 434,0	2 954,9	2 761,8	2 697,0	3 703,2	3 163,5	3 683,0	4 376,0	4 823,4	4 922,9	4 327,6	4 677,3	3 774,4
Gent. — Gand	246,8	377,8	297,5	82,7	73,7	274,1	481,8	140,8	402,2	753,3	407,2	809,0	878,4	755,2	871,1	786,9	286,1
Zeebrugge	184,1	1 659,7	1 349,9	196,6	1 080,8	2 626,2	689,4	5 537,2	3 386,6	8 512,5	7 119,6	8 996,3	10 137,7	8 484,7	8 566,2	6 445,8	4 187,8
Diversen. — Divers	155,6	423,2	424,2	214,1	126,2	346,4	272,8	573,1	629,7	309,0	941,9	280,4	374,7	230,9	652,3	427,4	393,3
Totaal. — Total	2 829,7	3 999,1	6 147,9	3 696,3	2 664,7	6 201,6	4 205,8	8 948,1	8 121,7	12 738,3	12 151,7	14 461,7	16 214,2	14 413,7	14 417,2	12 337,4	8 641,6

Le tableau suivant donne une vue d'ensemble des investissements pour les ports d'Anvers, Gand et Zeebrugge depuis 1970:

Investissements en ports maritimes et leurs voies d'accès. — Résumé
(en millions de F)

2. Waterlopen en dijken

a) Dienst voor de Scheepvaart - « Office de la Navigation »

De heer Colla acht de middelen die ter beschikking van die diensten worden gesteld, ontoereikend. Hij vreest dat de binnenscheepvaart daarvan de nadelige invloed zal ondervinden.

Voorts meent hij dat die kredieten inmiddels werden gedebudgetteerd.

Hij vraagt of daarop is gereageerd, meer bepaald door de Inspectie van Financiën.

Tevens heeft hij vragen bij de besluitvorming in de toekomst: komt die aan de Raad van Bestuur of aan de Minister toe?

De Minister vestigt de aandacht van spreker op het feit dat de kredieten niet gedebudgetteerd zijn, maar dat men opnieuw kredieten heeft gebudgetteerd die het niet waren in het verleden.

In de toekomst zullen de beslissingen inzake de vastlegingskredieten der investeringen voor de « Dienst » en het « Office » door de Minister van Openbare Werken worden genomen. Die dossiers zullen op dezelfde wijze behandeld worden als de dossiers van de Administratie van Openbare Werken.

De Raden van Bestuur worden geraadpleegd omtrent het opstellen van het materiële programma van de investeringen.

b) Waterwegennet: keuzemogelijkheden

Nadat de rapporteur herinnerd heeft aan de ernstige crisis die de binnenscheepvaart thans doormaakt, vraagt hij zich af welke toekomst die sector heeft. Hij merkt op dat de vermindering van de mijnactiviteit in Limburg tot gevolg zal hebben dat het Albertkanaal minder wordt gebruikt; voorts kan worden verwacht dat de capaciteitsverminderingen in de Waalse staalindustrie gelijkaardige gevolgen zullen hebben voor het Maasbekken. Heeft het binnenvaartnet dan nog toekomst als transportweg? Wordt in België, nu de instandhouding van dit net economisch niet langer verantwoord is, gedacht aan de oplossing waarvoor is gekozen in Groot-Brittannië, waar het net nog alleen voor toeristische en recreatiedoeleinden wordt gebruikt?

Volgens de rapporteur heeft zo'n aanpassing niet alleen maar negatieve gevolgen; in feite kan zij de werkgelegenheid gunstig beïnvloeden omdat zij nieuwe behoeften creëert. Als voorbeeld daarvan noemt hij de noodzaak om aan waterzuivering te doen.

Voorts wijst hij erop dat zich in Nederland een gelijkaardige ontwikkeling aftekent als in Groot-Brittannië en dat men er besloten heeft alle waterwegen te sluiten (cf. infra: « Versterking van de dijken »).

Hij vraagt welke kijk het departement van Openbare Werken heeft op de toekomst van het binnenvaartnet.

Meer bepaald, tot op welke hoogte en volgens welk tijdschema zal het net worden aangepast aan het verkeer van schepen met een grotere tonnemaat?

De Minister herinnert eraan dat sinds de jaren zestig gewerkt wordt aan de uitbouw van het Belgische binnenvaartnet. Dit heeft geleid tot een op dit ogenblik slechts ten dele uitgebouwd netwerk: talrijke, nu meer dan 20 jaar geleden aangevatte projecten, zijn nog in uitvoering.

Het resultaat is dan ook een nog steeds heterogeen geheel.

2. Cours d'eau et digues

a) Office de la Navigation - « Dienst voor de Scheepvaart »

M. Colla estime insuffisants les moyens financiers mis à la disposition de ces organismes. Il exprime la crainte que ceci n'ait des conséquences néfastes pour la navigation intérieure.

Il estime d'autre part qu'une débudgétisation de ces crédits est intervenue.

Il demande si des réactions ont été enregistrées, particulièrement dans le Chef de l'Inspection des Finances.

Il s'interroge également sur la prise de décisions dans le futur: reviendra-t-elle au conseil d'administration ou au Ministre?

Le Ministre attire l'attention de l'intervenant sur le fait que les crédits ne sont pas débudgétisés mais qu'on a de nouveau « budgétisé » des crédits qui étaient débudgétisés dans le passé.

Dans le futur, les décisions concernant les crédits d'engagement d'investissements pour le « Dienst » et « l'Office » seront prises par le Ministre des Travaux publics. Ces dossiers seront traités de la même façon que les dossiers propres à l'Administration des Travaux publics.

Il y a une consultation qui se fait auprès des Conseils d'administration pour établir les programmes physique des investissements.

b) Réseau des voies navigables: options

Après avoir rappelé que la navigation intérieure traverse déjà à l'heure actuelle une crise grave, le rapporteur s'interroge sur l'avenir de ce secteur. Il fait observer que la diminution de l'activité minière dans le Limbourg entraînera une moindre utilisation du Canal Albert; d'autre part, on peut s'attendre à ce que les réductions de capacité dans la sidérurgie wallonne aient des conséquences similaires pour le bassin mosan. Y-a-t-il dès lors encore un avenir pour le réseau intérieur en tant que moyen de communication? A défaut d'une telle justification économique, l'option choisie en Grande-Bretagne, où le réseau n'est plus utilisé qu'à des fins touristiques et récréatives, est-elle envisagée en Belgique?

Le rapporteur observe qu'une telle réadaptation n'est pas que négative; en fait, elle peut offrir des retombées positives pour l'emploi, par les nouveaux besoins qui sont ainsi créés. A titre d'exemple, il cite la nécessité de procéder à une épuration des eaux.

Le rapporteur fait encore remarquer qu'une évolution similaire à celle déjà connue par la Grande-Bretagne semble se dessiner aux Pays-Bas, où on a décidé de fermer toutes les voies hydrauliques (cf. infra: « Renforcement des digues »).

Il demande quelle vision le département des travaux publics a de l'avenir du réseau navigable intérieur.

Dans l'immédiat et de manière plus concrète, dans quelle mesure et selon quel calendrier s'effectuera l'adaptation du réseau à la navigation d'unités d'un plus grand tonnage?

Le Ministre rappelle que, depuis les années soixante, le réseau des voies navigables belges fait l'objet de travaux d'extension. Jusqu'à présent, cela a conduit à un réseau qui n'est que partiellement élaboré: de nombreux projets, entamés depuis plus de 20 ans, sont toujours en exécution.

Il en résulte un ensemble toujours hétérogène.

Nochtans kan dit gehele netwerk pas ten volle renderen wanneer een coherent vaarwegenstelsel bestaat. Het voorname doel van het departement van Openbare Werken bestaat er bijgevolg in tot een eerste afronding te komen. Het voorgestelde programma past hier volkomen in.

In grote trekken bestaat het Belgische binnenvaartnet uit een « liggende acht » gevormd door twee horizontale assen, nl. Luik-Antwerpen-Gent (met verpakking naar Brugge en Oostende) en Namen-Charleroi-Bergen-Doornik (met verpakking naar Kortrijk) en drie verticale assen, nl. Luik-Namen; Antwerpen-Brussel-Charleroi; Gent-Doornik-Kortrijk.

Het doel op middellange termijn is dit ganse circuit bevaarbaar te maken voor schepen van 1350 ton en het passend op het buitenlandse vaartwegennet aan te sluiten en de assen Antwerpen-Luik-Namen en Antwerpen-Brussel op groot gabariet uit te bouwen.

De termijn waarbinnen dit verwezenlijkt kan worden, is geheel afhankelijk van de ter beschikking gesteld kredieten. Tegen het huidige tempo kan pas in de eerste helft van de jaren negentig een eerste geheel worden afgerond. Op dat ogenblik zullen het verruimde Albertkanaal en de scheepsliften van Strepy-Thieu in gebruik zijn.

Op korte termijn worden de inspanningen vooral geconcentreerd op het Albertkanaal, het kanaal Brussel-Rupel, het Centrumkanaal en de Leie.

De werken aan het Albertkanaal werden reeds in het begin van de jaren zestig aangevat.

Op heden zijn zij nog steeds niet voltooid. Dit houdt in dat de bedragen die de afgelopen 25 jaar werden geïnvesteerd niet optimaal renderen. Daarom alleen reeds is het meer dan gerechtvaardigd aan dit project voorrang te verlenen en eindelijk komaf te maken met de voltooiing van het gestelde doel, n.l. de verruiming van de waterweg voor de duwvaart.

De modernisering van het kanaal Brussel-Rupel verkeert in een bijna gelijkaardige toestand. Dit project is aangevat op het einde van de jaren zestig. In de voorbije 20 jaar kon grosso modo het gedeelte Brussel-Willebroek worden vernieuwd.

Op korte termijn wordt ernaar gestreefd de nieuwe aansluiting op de Schelde te realiseren en de modernisering van het laatste gedeelte van deze oude vaarweg aan te pakken. Het is hier niet alleen een kwestie van rentabiliseren van de gedane investeringen, maar ook van in het bedrijf houden van dit kanaal.

De werken aan het Centrumkanaal moeten het mogelijk maken het westelijk en oostelijk deel van het Belgische vaarwegenstelsel met elkaar op passende wijze te verbinden. In deze optiek zijn zij een belangrijk sluitstuk van de aan de gang zijnde modernisering tot 1350 ton. Zij leveren een essentiële bijdrage tot het homogeen maken van het vaartwegennet. Aangezien de huidige verbinding niet meer is aangepast aan de hedendaagse ontwikkeling van het scheepvaartverkeer, is de voltooiing van dit verbindingsstuk prioritair, met name om de tot nogtoe in de scheepvaartwegen gedane investeringen beter te laten renderen.

Voor de modernisering van de Leie tot 1350 ton moet alleen het zuidelijk gedeelte nog worden aangepakt. Het betreft de aansluiting op het Franse vaartwegennet. Daar een van de doelstellingen van de werken op de Leie de verbetering van de verbinding met Frankrijk is, moet daaraan de nodige voorrang worden verleend.

Gelet op deze prioriteiten, worden de programma's voor de overige vaarwegen beperkt. Een niet onaanzienlijk gedeelte van de investeringen is bestemd voor het behoud van het patrimonium, met name het verbouwen van verou-

Pourtant, l'ensemble de ce réseau ne pourra donner son plein rendement que lorsqu'il existera un système cohérent de voies navigables. Par conséquent, l'objectif principal du département des Travaux publics consiste à aboutir à un premier achèvement: le programme proposé s'insère entièrement dans cette optique.

Présenté de façon schématique, le réseau belge des voies navigables forme un « huit couché » avec deux axes horizontaux, à savoir Liège-Anvers-Gand (avec embranchement vers Bruges et Ostende) et Namur-Charleroi-Mons-Tournai (avec embranchement vers Courtrai), et trois axes verticaux, à savoir Liège-Namur, Anvers-Bruxelles-Charleroi, Gand-Tournai-Courtrai.

L'objectif fixé à moyen terme est de rendre tout ce circuit navigable aux bateaux de 1350 tonnes et de le raccorder de manière efficace aux réseaux étrangers, et, en même temps, d'élaborer deux artères à grand gabarit sur les axes Anvers-Liège-Namur et Anvers-Bruxelles.

Le délai de réalisation dépend entièrement des crédits disponibles. Au rythme actuel, on n'arrivera que vers la première moitié des années nonante à l'achèvement d'un premier ensemble. A ce moment, le canal Albert élargi et les ascenseurs de Strépy-Thieu seront en service.

A court terme, les efforts principaux sont concentrés sur le canal Albert, le canal de Bruxelles au Rupel, le canal du Centre et la Lys.

Les travaux au Canal Albert ont été entamés au début des années soixante.

Ils ne sont toujours pas achevés aujourd'hui. Dès lors, les montants qui ont été investis au cours de ces 25 années ne donnent pas plein rendement. Rien que pour cette raison, il est plus que justifié d'accorder une priorité à ce projet, afin d'aboutir à l'achèvement de l'objectif fixé, c'est-à-dire l'élargissement de la voie navigable pour les convois poussés.

La modernisation du Canal Bruxelles-Rupel se trouve dans une situation quasi analogue. Ce projet a également été entamé à la fin des années soixante. Au cours des vingt années écoulées, on a pu rénover le tronçon Bruxelles-Willebroeck.

A court terme, on envisage de réaliser le nouveau raccordement avec l'Escaut et d'entamer la modernisation de la dernière partie de cette vieille voie navigable. Ici, il n'est pas seulement question d'obtenir un rendement des investissements consentis, mais aussi d'assurer le maintien en service de ce canal.

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 1350 T. 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.

En ce qui concerne la modernisation de la Lys à 1350 T., il ne reste que la partie sud à exécuter. Il s'agit du raccordement au réseau des voies navigables françaises. Etant donné qu'un des objectifs de ces travaux sur la Lys est précisément l'amélioration de la liaison avec la France, il est nécessaire d'y accorder la priorité voulue.

Etant donné ces priorités, les programmes relatifs aux autres voies navigables sont limités. Une partie assez importante des investissements est réservée à la sauvegarde du patrimoine, à savoir: la reconstruction d'ouvrages d'art

derde kunstwerken, het herstellen en vernieuwen van beschadigde oevers en, meer algemeen, het uitvoeren van allerhande werken die onder de gemeenschappelijke term « buitengewone onderhoudswerken » vallen.

De Minister constateert dat het verkeer via de waterwegen sinds de jaren zestig fors is gestegen. Gedurende de jaren zeventig is evenwel enige stagnatie opgetreden en de jaren tachtig worden door een lichte teruggang gekenmerkt. Deze evolutie kan niet los gezien worden van de economische ontwikkeling in de huidige periode. Recent valt een kentering in de situatie te noteren. Hoewel nog niet alle cijfergegevens voor 1986 beschikbaar zijn, bevestigt de vergelijking van de eerste helft van dat jaar met de overeenkomstige perioden uit voorbije jaren de kentering die in 1984 werd ingezet, en zulks ondanks de problemen met de ijsgang begin 1986.

Het aandeel van de waterwegen in het Belgische transportnet is nagenoeg constant. Een vijfde van de goederen wordt via de binnenvaart vervoerd.

Het gedeelte internationaal transport maakt circa drie-vierde uit van het totale transport via de waterweg. Het waterwegennet heeft dus een belangrijke rol te vervullen in de Belgische buitenlandse handel, wat het belang van de grensoverschrijdende verbindingen te water nog eens onderstreept.

De wijze waarop het transport langs het vaarwegennet gebeurt, is onderhevig aan een langzame ontwikkeling. Hoewel schepen van kleinere tonnemaat interessant blijven voor sommige transporten, zijn het de grote schepen (1350 ton, 2000 ton en meer, alsmede duwstellen van 4500 ton tot 9000 ton) die het vervoer over het water voordeliger maken.

Bovendien moet worden geconstateerd dat, hoewel het totale trafiekvolume in de laatste jaren ongewijzigd is gebleven, het aantal scheepsbewegingen afneemt. Dit is alleen te verklaren door een toename van de gemiddelde tonnemaat: het vervoer van de goederen op de binnenwateren gebeurt meer en meer met grotere scheepstypen. Hieruit kan worden besloten dat de mogelijkheden die stilaan door de ter beschikking gestelde verruimde infrastructuur worden geboden, benut worden naarmate ze tot stand komen.

Die ontwikkeling zal zich evenwel over verscheidene jaren voltrekken. De Minister beklemtoont dat het huidige waterwegennet nog verre van gemoderniseerd is en dat bijgevolg de aantrekkingskracht om met grotere tonnemaat te gaan varen, nog niet ten volle speelt.

Het feit echter dat het « moderne » waterwegennet na twee decennia investeringen eindelijk vorm begint te krijgen, is ongetwijfeld een stimulans om de voornoemde ontwikkelingen door te zetten en kan diegenen die via de waterweg op een economisch interessante wijze in hun transport voorzien alleen maar vertrouwen geven.

Dit alles toont eveneens aan dat het ganse Belgische waterwegennet als één geheel moet worden gezien en dat alleen de uitbouw van een homogeen netwerk economisch zinvol is, ook al lijkt de modernisering van bepaalde vakken, op zichzelf genomen, niet interessant.

Voorts moet vastgesteld worden dat de trafieken geconcentreerd zijn op de havens, voornamelijk Antwerpen, Gent, Brussel, Namen en Luik en dat de grote waterwegen het meeste trafiek aantrekken.

De eerste vaststelling houdt rechtstreeks verband met de aard van de vervoerde goederen en het belang van de wijze van vervoer in de internationale betrekkingen. De sterke concentratie van het verkeer rond Antwerpen en Gent

vétustes, la rénovation et la réparation des berges endommagées et, en général, l'exécution de travaux classés sous le dénominateur commun « travaux d'entretien extraordinaires ».

Le Ministre constate que, depuis les années soixante, le trafic sur les voies navigables a connu une forte hausse. Les années septante ont marqué une certaine stagnation, là où l'on constate pour les années quatre-vingts un léger recul. Cette évolution ne peut être prise en considération indépendamment de l'évolution économique de la même période. Récemment, on a pu noter que la situation est en train de se renverser. Bien que tous les chiffres pour l'année 1986 ne soient pas encore disponibles, une comparaison de la première moitié de cette année avec les données précédentes confirme que l'évolution favorable qui a débuté en 1984 se maintient, et cela malgré les problèmes engendrés par le gel persistant du début de 1986.

La participation de la voie navigable dans l'ensemble du transport belge est quasi constante. Un cinquième des marchandises est transporté par les voies d'eau intérieures.

Le transport international constitue environ les 3/4 du transport total par eau. Le réseau des voies navigables joue un rôle important dans le commerce extérieur de la Belgique, ce qui souligne encore l'intérêt des liaisons franchissant les frontières par voie d'eau.

La manière dont s'effectue le transport par le réseau navigable connaît une lente évolution. Bien que les bateaux à petit tonnage restent intéressants pour certains transports, ce sont les grands bateaux (1350 T., 2000 et plus, ainsi que les convois poussés de 4500 T. à 9000 T.) qui rendent le transport par eau plus avantageux.

De plus, il est important de constater que, malgré le maintien du volume, le nombre des mouvements de batellerie diminue. Ceci ne s'explique que par la croissance de la moyenne du tonnage: le transport des marchandises sur les eaux intérieures se fait par des types de bateaux de plus en plus grands. On peut en conclure que les possibilités qui sont offertes par la mise à disposition d'une infrastructure élargie, sont utilisées au fur et à mesure de leur réalisation.

Il s'agit ici d'une évolution qui s'effectuera sur plusieurs années. Le Ministre souligne que le réseau des voies hydrauliques actuel est encore loin d'être modernisé et que, par conséquent, l'attrait de naviguer avec un plus grand tonnage ne joue pas encore à fond.

Cependant, le fait que, après deux décennies d'investissement, le réseau des voies navigables « moderne » commence enfin à se former, constitue incontestablement un stimulant pour continuer sur la voie du développement qui vient d'être décrit et ne peut que donner confiance à ceux qui effectuent, pour des raisons économiques, leurs transports par la voie d'eau.

Ceci prouve également qu'il y a lieu de considérer le réseau belge des voies navigables comme un ensemble et que seule l'élaboration d'un réseau homogène se justifie sur le plan économique, même si la modernisation de certains tronçons déterminés, considérés séparément, ne semble pas intéressante.

De plus, il y a lieu de constater que, d'une part, le trafic est concentré sur les ports — surtout Anvers, Gand, Bruxelles, Liège et Namur — et d'autre part, que ce sont les grandes voies navigables qui attirent le plus de trafic.

La première de ces constatations est liée directement à la nature de la marchandise transportée et à l'importance du mode de transport dans les relations internationales. La forte concentration du trafic autour d'Anvers et de Gand

bewijst de aantrekkingskracht van deze polen voor de ontvangst en de verzending van de via de waterweg vervoerde goederen. Brussel, Luik en Namen zijn eerder te bestempelen als eind- of beginpunten bij de distributie en de behandeling van geïmporteerde of te exporteren goederen. De trafik via Boven-Schelde en Leie daarentegen geeft het belang aan van het Noordfranse gebied als achterland van de Belgisch havens. Het is dan ook van het grootste belang dat deze twee waterwegen worden aangepast voor de vaart met grotere schepen.

De tweede vaststelling zou een evidentie kunnen lijken. Nochtans bewijst ze dat de investeringen, die zich in het verleden hebben toegespitst op de grote assen, wel degelijk een juiste keuze zijn geweest. Zij laat zien dat een gemoderniseerde waterweg nog steeds een belangrijke economische rol te vervullen heeft en zijn positie kan handhaven door een aanpassing aan de moderne behoeften inzake transport te water.

De Minister beklemtoont dat deze laatste vaststelling des te duidelijker is als men de teruggang beschouwt van de oude vaarwegen op beperkt gabarriet. Slechts in uitzonderlijke gevallen kunnen deze zich handhaven (Leie, kanaal Gent-Brugge).

De Minister is dan ook van oordeel dat voorrang moet worden verleend aan het op homogeen gabarriet brengen van de grote assen, de aaneenschakeling van het gehele Belgische vaarwegenstelsel en de parallelle uitbreiding van de verbindingen met de buitenlandse vaarwegen.

Het verkeer op het Albertkanaal is de jongste jaren weinig veranderd. De algemene economische ontwikkeling en inzonderheid de aard van de transportrelatie via het Albertkanaal zijn hieraan niet vreemd. Nochtans kan uit het bovenstaande worden afgeleid dat de modernisering van een vaarweg zoals het Albertkanaal een absolute noodzaak is, zowel voor het gehele Belgische vaarwegennet als voor de aantrekkingskracht van het Albertkanaal zelf. Om het verkeer via deze vaarweg te stimuleren, moet de modernisering ervan worden voltooid, zodat over de gehele lengte ervan het transport met grote schepen kan gebeuren.

De Minister besluit dat dit doel volkomen past in het beleid dat hij zopas heeft geschetst.

c) Dijkversterking — Sigmaplan

De rapporteur vraagt hoever het staat met dit probleem. Zal het Sigmaplan worden uitgevoerd?

Staat het anderzijds vast dat de Nederlandse beslissing om alle waterwegen, met inbegrip van de Nieuwe Waterweg, af te sluiten geen weerslag zal hebben op het waterpeil in het Scheldegebied en op de bouw van een stormvloedkering te Antwerpen?

De Minister bevestigt dat de Nederlandse autoriteiten overwegen om in de Nieuwe Waterweg een stormvloedkering te bouwen ten einde Rotterdam bij stormvloed te beschermen tegen overstromingen. België is hierbij niet betrokken.

Het doel van de constructie en de plaats waar deze gebouwd wordt, kunnen vergeleken worden met het ontwerp van stormvloedkering op de Schelde te Antwerpen.

Er zij aan herinnerd dat gelijkaardige constructies reeds functioneren ter bescherming van Londen en Hamburg en op de Oosterschelde in Nederland, alle met de bedoeling bij uitzonderlijk hoge waterstanden catastrofale overstromingen te vermijden.

De bouw van dit werk te Antwerpen is een onderdeel van het Sigmaplan, en wel een essentieel onderdeel waartoe besloten werd op de Ministerraad van 18 februari 1977.

prouve l'attrait de ces pôles pour la réception et l'expédition des marchandises transportées par voie d'eau. Bruxelles, Liège et Namur sont plutôt à considérer comme points de départ ou d'arrivée pour la distribution et le traitement des marchandises à importer ou à exporter. Le trafic via l'Escaut supérieur et la Lys démontre l'importance de la Région du Nord de la France en tant que « hinterland » des ports belges. Dès lors, il est très important que ces deux voies navigables soient adaptées à la navigation des grandes unités.

La deuxième constatation pourrait sembler plutôt une évidence. Pourtant, elle indique que les investissements qui, dans le passé, ont surtout été utilisés pour les grands axes, ont bien été la bonne option. Elle montre qu'une voie navigable modernisée a toujours un grand rôle économique à remplir et que cette position peut être maintenue par l'adaptation à l'évolution des besoins modernes en matière de transport par eau.

Le Ministre souligne que cette dernière constatation apparaît encore plus clairement quand on observe le recul sur les anciennes voies navigables à faible gabarit. Il n'y a que dans des circonstances exceptionnelles qu'elles peuvent se maintenir (Lys, Gand-Bruges).

C'est la raison pour laquelle le Ministre estime qu'il faut accorder une priorité à la mise à 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.

Au cours des dernières années, le trafic sur le canal Albert a peu évolué. L'évolution économique générale, et plus particulièrement la nature des transports à effectuer via le canal Albert, n'y est pas étrangère. Pourtant, on peut déduire de ce qui précède que la modernisation d'une voie navigable telle que le canal Albert est une nécessité absolue, aussi bien pour l'ensemble du réseau belge que pour l'attrait du canal Albert lui-même. Afin de stimuler le trafic sur cette voie navigable, il est nécessaire que sa modernisation soit achevée, de sorte que le transport au moyen de grandes unités puisse se faire sur toute sa longueur.

Le Ministre conclut que cet objectif s'intègre totalement dans la politique qu'il vient de décrire.

c) Renforcement des digues — Plan Sigma

Le rapporteur demande où on en est dans ce domaine; le plan Sigma sera-t-il exécuté?

D'autre part, est-il sûr que la décision néerlandaise de procéder à la fermeture de la totalité des voies hydrauliques, y compris du « Nieuwe Waterweg », n'aura pas de conséquence sur la hauteur du niveau d'eau dans la région de l'Escaut et sur la construction d'un barrage anti-tempête à Anvers?

Le Ministre confirme que, afin de protéger Rotterdam contre des inondations par marée de tempête, les autorités néerlandaises considèrent la construction d'un barrage anti-tempête dans le « Nieuwe Waterweg ». La Belgique n'est pas concernée dans cette matière.

Le but et l'emplacement de cette construction peuvent être comparés au projet du barrage anti-tempête sur l'Escaut à Anvers.

Il faut rappeler que des ouvrages similaires remplissent déjà leur fonction protectrice à Londres et à Hambourg et sur l'Escaut oriental aux Pays-Bas, réduisant ainsi le danger d'inondations catastrophiques que constitue la marée de tempête.

Le plan Sigma prévoit la construction d'un tel ouvrage à Anvers. Cette construction constitue un élément essentiel du plan Sigma. Le Conseil des Ministres, en sa séance du 18 février 1977, en a décidé l'exécution.

Thans wordt het eerste luik van dit plan uitgevoerd, nl. de verhoging en versterking van de dijken en het aanleggen van gecontroleerde overstromingsbekkens. Het tweede luik, de stormvloedkering, kan slechts aangevat worden wanneer de nodige budgettaire middelen daartoe voorhanden zijn.

Het Nederlandse initiatief toont eens te meer aan dat het noodzakelijk is het veiligheidsniveau, vastgelegd in de Regeringsbeslissing van 18 februari 1977, te bereiken. Het is terzelfdertijd ook een herbevestiging van het nut van de door België genomen beslissing om te Antwerpen een stormvloedkering te bouwen.

d) *Scheepvaart op de Samber*

De Voorzitter vestigt de aandacht op het probleem van de diepgang van de Samber en de doorvaarthoogte van de bruggen. Volgens hem moeten schepen van 1350 ton en meer kunnen doorvaren. Hij wenst te weten wat terzake gepland is.

De Minister betoogt dat het Bestuur van de Waterwegen, Dienst van de Samber te Charleroi, de studie voortzet van het dossier betreffende de kalibering van de verschillende bruggen over de Samber te Charleroi, samen met de stad en andere diensten.

De eisen inzake stedenbouw en ruimtelijke ordening vertragen de aanbesteding van de z.g. «Gevangenis»-brug.

e) *Laboratorium voor hydraulisch onderzoek te Châtelet*

De Voorzitter vraagt hoever het staat met de oprichting van een tweede gebouw voor het laboratorium voor hydraulisch onderzoek te Châtelet.

De Minister antwoordt dat de constructie van hall n° 2 van het laboratorium te Châtelet niet kon worden opgenomen in het fysisch programma voor 1987. De oproepprocedure met het oog op beperkte offerteaanvraag voor toewijzing der bouwwerken werd op gang gebracht op 24 november 1986. De aanbesteding zelf zal plaats kunnen vinden in het tweede semester en zal aldus op het reserveprogramma voor dit jaar voorkomen. Indien de vastlegging niet in 1987 kan gebeuren, zal het dossier op het prioritaire programma voor 1988 ingeschreven worden.

f) *De scheepslift te Strépy-Thieu*

De Voorzitter wenst de timing van de werken te kennen.

De Minister betoogt dat de hem opgelegde budgettaire beperkingen hun weerslag hebben op de timing van die werken.

Die zijn in 1980 begonnen en moesten kontraktueel voltooid zijn in 1987.

Sinds 1984 en vooral sinds 1985 hebben bepaalde technische en vooral budgettaire problemen de datum van de voorlopige oplevering steeds opgeschoven. Eerst tot 1988, vervolgens tot medio 1991. En daartoe moest men dan nog de volgende bedragen kunnen vastleggen: 3,7 miljard in 1986, 1,5 miljard in 1987, 1,8 miljard in 1988 en 0,2 miljard in 1989.

Vanaf 1986 is het onmogelijk gebleken om dat plan te volgen. Men heeft dan ook genoeg moeten nemen met een jaarlijkse vastlegging van ongeveer 1,4 miljard voor de komende jaren. Derhalve zullen de laatste vastleggingen

La première partie du plan Sigma, à savoir le rehaussement et le renforcement des digues et l'aménagement de bassins d'inondation contrôlée, est actuellement en voie d'exécution. La deuxième partie, le barrage anti-tempête, ne pourra être commencée que lorsque les moyens financiers seront disponibles.

L'initiative néerlandaise montre, une fois de plus, qu'il est nécessaire d'atteindre le niveau de sécurité, fixé par la décision gouvernementale du 18 février 1977. Elle confirme à nouveau l'utilité de l'option prise par la Belgique, c'est-à-dire la décision de construire un barrage anti-tempête à Anvers.

d) *Navigation sur la Sambre*

Le Président attire l'attention sur le problème du tirant d'eau sur la Sambre et du tirant d'air sous les ponts. Il estime qu'il est impératif de permettre le passage de bâtiments d'une capacité égale ou supérieure à 1350 tonnes. Il souhaite connaître les projets à cet effet.

Le Ministre indique que l'Administration des Voies hydrauliques, Service de la Sambre à Charleroi, poursuit l'étude du dossier se rapportant au calibrage de divers points surplombant le cours d'eau dans la ville de Charleroi, en coordination avec la ville et d'autres services.

Les exigences en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire retardent la mise en adjudication du pont dit «de la prison».

e) *Laboratoire de recherches hydrauliques de Châtelet*

Le Président demande où en est le projet de construction d'un deuxième bâtiment au laboratoire de recherches hydrauliques de Châtelet.

Le Ministre répond que le hall n° 2 du laboratoire de Châtelet n'a pu être prévu au programme physique de 1987. Toutefois, la procédure d'appel aux candidats en vue de l'appel d'offres restreint pour l'attribution du marché de construction a été lancée le 24 novembre 1986. L'adjudication elle-même pourra avoir lieu dans le courant du deuxième semestre et constituera ainsi un dossier au programme de réserve de cette année. Si l'engagement de la dépense ne peut se faire en 1987, le dossier sera inscrit au programme prioritaire de 1988.

f) *Ascenseur de Strépy-Thieu*

Le Président demande quel est le calendrier prévu pour cette réalisation.

Le Ministre explique que les restrictions budgétaires qui lui sont imposées se répercutent sur le calendrier des travaux.

Il rappelle que les travaux entamés en 1980 devraient contractuellement s'achever en 1987.

Depuis 1984 et plus encore en 1985, certains problèmes techniques mais surtout des questions budgétaires sont venus reculer la date de réception provisoire. Celle-ci a ainsi été reportée à 1988 et ensuite à la mi-1991. Encore aurait-il fallu, pour atteindre cet objectif, engager des dépenses selon le programme suivant: 3,7 milliards de F en 1986, 1,5 milliard de F en 1987, 1,8 milliard de F en 1988 et 0,2 milliard de F en 1989.

Dès 1986, il s'est avéré impossible de suivre ce rythme d'engagement. Il a ainsi fallu se résigner à des engagements annuels de l'ordre de plus ou moins 1,4 milliard de F pour les exercices à venir. Dans ces conditions, les derniers

gebeuren in 1993, waardoor de indienststelling van het kunstwerk tot 1996 zal worden uitgesteld.

3. Zeehavens — Toegangswegen

a) Het globale havenbeleid

De heren Van Hecke en De Weirdt zijn van mening dat een gecoördineerd havenbeleid bijzonder noodzakelijk is. Er moet een constructieve samenwerking tot stand komen tussen de drie grote havens die zich bevinden binnen een straal van nauwelijks 100 km bevinden.

Dit impliceert ondermeer dat men de specifieke mogelijkheden en beperkingen van de havens in Zeebrugge, Antwerpen en Gent niet uit het oog verliest, maar op basis van objectieve gegevens en criteria een verantwoorde investeringspolitiek gaat voeren, waarbij iedere discriminatie wordt vermeden.

Beide sprekers betreuren echter dat zulks niet het geval is: niet alleen is er een volslagen gebrek aan beleidsgericht wetenschappelijk onderzoek vanwege de overheid, maar de steeds schaarsere middelen worden op een arbitraire manier verdeeld.

Zij denken dan ook dat er geen sprake kan zijn van een echt havenbeleid.

De heren De Weirdt en Van Elewyck zijn van mening dat de onderlinge concurrentie tussen de Belgische havens zelfs in de hand wordt gewerkt door de manier waarop het departement Openbare Werken de kredieten verdeelt.

De heer Van Hecke herinnert eraan dat de Minister van Openbare Werken op een parlementaire vraag geantwoord heeft dat absolute voorrang dient te worden gegeven aan de voortzetting van reeds aangevatte projecten, zodat de uitgevoerde investeringen zouden kunnen renderen voor de gemeenschap.

De heer Van Hecke vindt dat het concept «aangevatte projecten» op een dubieuze manier behandeld wordt.

Hij merkt op dat het project Zeebrugge reeds meer dan 70 miljard F gekost heeft en in de volgende jaren wellicht rijkssubsidies zal blijven krijgen — in de naam van de voortzetting van reeds aangevatte projecten —, hoewel er tot nu toe geen definitieve beslissing is gevallen over de infrastructuur en de uitrusting.

Een en ander brengt met zich dat de economische waardevolle renovatieprojecten in de Antwerpse en de Genste havens worden uitgesteld.

Niet de prestaties van een haven, op het stuk van het goederenverkeer, de toegevoegde waarde of de directe en indirecte werkgelegenheid zijn doorslaggevend bij de verdeling van de kredieten, wel het impact van bepaalde lobby's en een compensatiepolitiek, die de heer Van Hecke bedenkelijk vindt.

De Minister betwist de bewering als zou in België geen havenbeleid bestaan. De feiten bewijzen voortdurend het tegenovergestelde.

Na de tweede wereldoorlog werd gestart met een systematische aanpassing van de voornaamste Belgische zeehavens aan de schaalvergroting van de scheepvaart en de opkomst van de nieuwe vervoertechnieken.

In de jaren '60 ging de aandacht vooral naar de havens van Gent en Antwerpen, met als voornaamste verwezenlijking de verbreding van het kanaal Gent-Terneuzen (met inbegrip van de Westsluis) en de uitbreiding van de haven van Antwerpen ingevolge het Tienjarenplan. De spectaculaire toename van het goederenverkeer in de haven van

engagements seront sans doute pris en 1993 et la mise en service de l'ouvrage est reportée à 1996.

3. Ports maritimes — Voies d'accès

a) La politique portuaire dans son ensemble

MM. Van Hecke et De Weirdt estiment qu'il est indispensable de mener une politique portuaire coordonnée. Une collaboration constructive doit se développer entre les trois grands ports, qui sont situés dans un rayon de 100 km à peine.

Cela implique notamment que l'on ne peut pas ignorer les possibilités spécifiques et les limites des ports de Zeebruges, d'Anvers et de Gand, mais aussi qu'il convient de mener une politique d'investissements judicieuse, basée sur des données et des critères objectifs et évitant toute discrimination.

Les deux intervenants déplorent que tel ne soit pas le cas: non seulement les pouvoirs publics ne procèdent à aucune étude scientifique de gestion, mais en outre les ressources, de plus en plus rares, sont réparties de façon arbitraire.

On ne peut dès lors pas considérer que le Gouvernement mène une véritable politique portuaire.

MM. De Weirdt en Van Elewyck estiment que la concurrence mutuelle à laquelle se livrent les ports belges est même stimulée par la manière dont le département des travaux publics répartit les crédits.

M. Van Hecke rappelle qu'en réponse à une question parlementaire, le Ministre des Travaux publics a précisé qu'il convenait de donner la priorité absolue à la poursuite des projets en cours de réalisation, afin de rentabiliser les investissements effectués.

M. Van Hecke estime que la notion de «projets en cours de réalisation» est utilisée de manière ambiguë.

Il fait observer que le projet de Zeebrugge a déjà coûté plus de 70 milliards de F et qu'il continuera sans doute de bénéficier des subventions de l'Etat au cours des prochaines années — dans la cadre de la poursuite des projets en cours de réalisation — bien qu'aucune décision définitive n'ait encore été prise en ce qui concerne l'infrastructure et l'équipement.

Il s'ensuit que les projets de rénovation des ports d'Anvers et de Gand, qui sont économiquement rentables, sont retardés.

Ce ne sont pas en l'occurrence les prestations d'un port en termes de trafic de marchandises, de valeur ajoutée ou d'emploi direct ou indirect qui constituent les critères déterminants de la répartition des crédits, mais bien l'influence de certains lobbys et une politique de compensations que *M. Van Hecke* qualifie de douteuse.

Le Ministre conteste qu'il n'existe pas de politique portuaire en Belgique. Il estime que les faits prouvent continuellement le contraire.

Après la seconde guerre mondiale, on a adapté systématiquement les principaux ports maritimes belges à l'agrandissement de l'échelle de la navigation et à l'apparition des nouvelles techniques de transport.

Dans les années soixante, on a consacré une attention particulière aux ports de Gand et d'Anvers, avec comme réalisation principale, l'élargissement du Canal Gand-Terneuzen (y compris l'écluse occidentale) et l'extension du port, dans le cadre du plan décennal. L'augmentation spectaculaire du trafic des marchandises dans le port de

Gent sinds 1969 is trouwens vooral het resultaat van de toen gedane investeringen.

In de jaren '70 ging de aandacht naar de aanleg van een nieuw havengebied op de linkeroever van de Schelde ter hoogte van Antwerpen en een schaalvergroting van de haven van Zeebrugge. Deze investeringen naderen nu hun voltooiing.

De uitvoering van die grote investeringsprogramma's heeft echter nooit verhinderd dat ondertussen alle andere noodzakelijke investeringen voor de havens uitgevoerd werden. Zo werd bijvoorbeeld in Gent het renovatieprogramma van de oude dokken en in Antwerpen de bouw van de Berendrechtsluis aangevat.

De heer Van Elewyck vraagt of de globale beslissing die in augustus 1980 i.v.m. het havenbeleid werd genomen terzake nog steeds bindend is voor de Regering. Hij herinnert eraan dat die beslissing zowel betrekking had op het voortzetten van de bouwwerken in Zeebrugge als op de investeringsprogramma's in de andere havens.

De Minister betoogt dat de voortzetting van het havenbeleid afhangt van de beschikbare kredieten.

Hij voegt eraan toe dat de enige wijziging in het havenbeleid het gevolg is van de door op 31 oktober 1986 genomen beslissing i.v.m. de nieuwe verdeelsleutels voor de haveninvesteringen. Ingevolge die verdeelsleutels worden de investeringen die geen verband houden met de infrastructuur van de havens nog slechts voor een gedeelte gesubsidieerd.

Rijkstegemoetkoming in de kosten van de werken die worden uitgevoerd in de door de lagere openbare besturen beheerde havens (art. 63.14)

De heer Colla meent dat het nieuwe systeem van de gedeeltelijke subsidiëring voor de financiën van de havenbesturen een al te zware last vormt.

De Minister antwoordt dat in opdracht van het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie, een interkabinetten-werkgroep op het probleem van de herziening van de bijdrage van de Staat in de uitvoering van werken en leveringen in de havens heeft onderzocht.

Op 31 oktober 1986 nam de Ministerraad ter zake een beslissing en de Minister van Openbare Werken moet die beslissing uitvoeren.

In verband met een opmerking van de heer Van Elewyck, die van oordeel is dat de uitvoering van een zo belangrijk project als de bouw van een containerterminal, ingevolge voornoemde beslissing voor Antwerpen een zware financiële last zal zijn, merkt de Minister op dat Antwerpen juist de grootste voorstander was van een financieringsformule 60 % - 40 %. Antwerpen is trouwens de haven met de grootste financiële mogelijkheden.

b) Gent

Zowel de heer Van Hecke als de heer De Weirdt zijn de mening toegedaan dat de verdeling van de havenkredieten voor de Gentse haven bijzonder nadelig uitvallen.

De heer Van Hecke wijst erop dat de Gentse haven in de loop van de laatste tien jaar maar 6 % van de havenkredieten heeft ontvangen terwijl zij, tijdens dezelfde periode goed was voor 20 % van het goederenverkeer.

Spreeker stelt de ontoereikendheid van de aan Gent toegekende kredieten tegenover de ontvangsten die de Schatkist heeft gekregen ingevolge de activiteiten in de Gentse havenzone. In dat verband haalt hij een studie aan

Gand depuis 1969 est d'ailleurs le résultat des investissements réalisés pendant cette période.

Au cours des années septante, on s'est concentré surtout sur la création d'une nouvelle zone portuaire sur la rive gauche de l'Escaut à Anvers et sur l'agrandissement du port de Zeebrugge. Ces investissements touchent à leur fin.

L'exécution des grands programmes d'investissement n'a cependant jamais empêché que d'autres investissements nécessaires pour les ports soient exécutés. A titre d'exemple, on peut citer le programme de rénovation des vieux docks à Gand et la construction de l'écluse de Berendrecht à Anvers.

M. Van Elewyck demande si la décision générale sur la politique portuaire qui a été prise en août 1980 guide encore la politique du Gouvernement en cette matière. Il rappelle que cette décision concernait tant la poursuite des travaux de construction de Zeebrugge que les programmes d'investissements des autres ports.

Le Ministre fait remarquer que la poursuite de la politique portuaire est conditionnée par les crédits disponibles.

Il ajoute que la seule modification intervenue dans la politique portuaire résulte de la décision du Conseil des Ministres du 31 octobre 1986 de recourir à une nouvelle clef de financement des investissements portuaires; cette nouvelle clef de répartition n'assure plus que partiellement la subvention de ceux de ces investissements qui ne se rapportent pas à l'infrastructure de base.

Intervention de l'Etat dans le coût des travaux à exécuter aux ports gérés par les administrations publiques subordonnées (art. 63.14)

M. Colla est d'avis que la nouvelle politique de subvention partielle représente une charge trop lourde pour les caisses des autorités portuaires.

Le Ministre signale que, sur l'ordre du Comité ministériel de Coordination économique et social, un groupe de travail intercabinets a examiné le problème de la révision de l'intervention de l'Etat dans l'exécution de travaux et de fournitures dans les ports.

En sa séance du 31 octobre 1986, le Conseil des Ministres a pris une décision en la matière, qu'il appartient au Ministre des Travaux publics d'exécuter.

En réponse à une remarque de M. Van Elewyck, qui estime que la réalisation d'un projet aussi important que celui du terminal pour conteneurs est devenue une charge très lourde pour Anvers à la suite de cette décision, le Ministre fait observer qu'Anvers a été le port le plus favorable à la répartition 60 % - 40 % du financement. C'est d'ailleurs ce port qui a l'assiette financière la plus solide.

b) Gand

Tant M. Van Hecke que M. De Weirdt estiment que la répartition des crédits portuaires est particulièrement défavorable au port de Gand.

M. Van Hecke indique que Gand n'a reçu que 6 % des crédits portuaires au cours de la dernière décennie, alors qu'il a représenté, au cours de la même période, 20 % du trafic marchandises.

L'intervenant oppose l'insuffisance des crédits accordés à Gand aux recettes qu'ont rapporté au Trésor les activités engendrées par la zone portuaire gantoise. Il cite à cet effet une étude du professeur Anselin, selon laquelle le montant

van Professor Anselin, waaruit blijkt dat gedurende de periode 1981-1985 ten minste 160 miljard is ontvangen. Voor datzelfde tijdvak liggen de totale door het departement van Openbare Werken toegekende kredieten lager dan 4 miljard F.

De heer De Weirdt meent dat uit de begroting voor 1987 weer eens blijkt dat de kredieten voor de Gentse haven ontoereikend zijn. Hij vergelijkt ze (450 miljoen F — art. 73.04) met die welke toegekend zijn aan Antwerpen en Zeebrugge, respectievelijk 2,13 en 3,24 miljard F; —art. 73.04 en 73.08) en vindt dat Gent erg gediscrimineerd wordt.

Hij merkt op dat Gent bovendien bijzonder zwaar getroffen wordt door de beperking van de staatsteun in de kosten van de werken aan de door de lagere besturen geheerde havens (art. 63.14); de haven van Gent heeft immers grote renovatiewerken gepland.

De heer De Weirdt wijst op de nadelige weerslag die de afremming van de havenontwikkeling op de aanpalende bedrijven heeft. De investeerders die in het verleden nochtans een grote inspanning in het verleden hebben geleverd, beginnen stilaan de Gentse havenzone links te laten liggen. Het gebrek aan terreinen die uitgeven op de kaaimuren, en ook wel de ontoereikende toegangswegen naar de Gentse haven zijn cruciale problemen, ten gevolge waarvan de graan- en ertstankers hun lading in Terneuzen ontschepen. Door die moeilijkheden is de winstmarge van de in de Gentse havenzone gelegen bedrijven aanhoudend gedaald.

Spreker brengt het standpunt van het departement van Openbare Werken in herinnering: de haveninvesteringskredieten kunnen slechts worden toegestaan voor concrete economische projecten. Volgens de heer De Weirdt bestaan er nu voor de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen dergelijke projecten. Bovendien hebben zowel de Eerste Minister als de Minister van Openbare Werken blijkbaar de noodzaak van een aantal werken erkend.

De verdeling van de voor 1987 op de begroting uitgetrokken kredieten verontrust Gentse kringen. In verband met het project «Kluizendokken» is immers slechts een krediet van 5 miljoen F uitgetrokken, dat uitsluitend voor een simulatieonderzoek moet dienen. De Gentenaars vrezen dan ook dat de bouw van de Kluizendokken evenals de aanlegwerken op de linkeroever van het kanaal naar een verre toekomst worden verwezen.

De heer De Weirdt breekt een lans voor een spoedige uitvoering van die projecten, voornamelijk van de Kluizendokken.

Anderzijds vraagt hij aan de Minister hoever het staat met de bouw van een zeesluis in Terneuzen.

De Minister antwoordt dat hij goed weet dat de haven van Gent een grote behoefte heeft aan kaaimuren en nieuwe haven- en industrieterreinen.

Hij heeft dan ook aan zijn diensten opdracht gegeven het plan voor de uitbreiding van de haven van Gent op de linkeroever van het kanaal aan te vullen. Een dergelijk plan is nu in het stadium van voltooiing. De werken worden geraamd op ca. 30 miljard BF. Het project moet nu nog worden geëvalueerd. Derhalve moet een kosten-batenanalyse worden opgemaakt om na te gaan of het project economisch voordelig is voor het land. Wanneer alle gegevens beschikbaar zijn, zal hij verslag uitbrengen aan de Regering, zo mogelijk vergezeld van voorstellen voor een concrete uitvoering. Een gefaseerde uitvoering behoort tot de mogelijkheden.

De Minister hoopt dat de Regering medio 1988 een beslissing over de haven op de linkeroever van het kanaal zal kunnen nemen.

de ces recettes s'élèverait au moins à 160 milliards de F. pour la période 1981-1985. Pour la même période, le chiffre total des crédits alloués aux investissements par le département des Travaux publics est inférieur à 4 milliards de F.

M. De Weirdt estime que cette indigence dans les crédits accordés au port de Gand apparaît à nouveau dans le budget pour 1987. Plaçant ces crédits (450 millions de F — art. 73.04) en regard de ceux octroyés à Anvers et à Zeebrugge (respectivement 2,13 et 3,24 milliards de F — art. 73.04 et 73.08), il juge le traitement de Gand tout à fait discriminatoire.

Il fait observer que Gand est de surcroît particulièrement affecté par la limitation de l'intervention de l'Etat dans le coût des travaux à exécuter aux ports gérés par les administrations publiques subordonnées (art. 63.14); le port de Gand a en effet programmé d'importants travaux de rénovation.

M. De Weirdt attire l'attention sur les conséquences néfastes, pour les entreprises riveraines, des entraves mises au développement du port. Les investisseurs qui, dans le passé, ont pourtant consenti d'importants efforts, se détournent d'ailleurs maintenant de la zone portuaire gantoise. Les problèmes sont ceux du manque de terrains avec accès aux quais et, d'une manière générale, de l'insuffisance des possibilités d'accès au port, qui oblige céréaliers et minéraliers à débarquer leur cargaison à Terneuzen. A la suite de ces difficultés, les marges bénéficiaires des entreprises de la zone portuaire de Gand n'ont cessé de diminuer.

L'intervenant rappelle la position du département des Travaux publics: les crédits d'investissements portuaires ne peuvent être consentis que sur la base de projets économiques concrets. Or, selon M. De Weirdt, de tels projets existent pour l'aménagement de la rive gauche du Canal Gand-Terneuzen. En outre, les propos tant du Premier Ministre que du Ministre des Travaux publics ont semblé reconnaître la nécessité d'effectuer un certain nombre de travaux.

La répartition des crédits inscrits au budget pour 1987 n'en suscite pas moins des craintes dans les milieux gantois. En effet, en ce qui concerne le projet «Kluizendokken», le montant prévu n'est que de 5 millions de F et n'est destiné qu'à des études de simulation. Les Gantois redoutent dès lors que tant la construction des Kluizendokken que l'aménagement de la rive gauche du canal ne soient repoussés vers un avenir très éloigné.

M. De Weirdt plaide pour la réalisation rapide de ces projets, et tout particulièrement des Kluizendokken.

Il demande d'autre part au Ministre où en est le projet de construction d'une écluse maritime à Terneuzen.

Le Ministre répond qu'il est au courant du fait que Gand connaît un manque de murs de quai et de nouveaux terrains portuaires et industriels.

Il indique qu'il a donné des instructions à son Administration pour que celle-ci complète le plan concernant l'extension du port de Gand sur la rive gauche du canal. Le plan est actuellement en voie d'achèvement. Les travaux sont estimés à quelque trente milliards de F. Ce projet doit encore être évalué. Il faudra dès lors établir une analyse coût/bénéfice, afin d'examiner si le projet est profitable au pays sur le plan économique. Quand tous les éléments seront disponibles, le Ministre fera rapport au Gouvernement, en formulant si possible des propositions pour une exécution concrète. Il est possible que l'on opte pour une exécution phasée.

Le Ministre pense que le Gouvernement pourrait prendre une décision au sujet du port sur la rive gauche du canal à la mi-1988.

Anderzijds worden de technische aspecten van een te bouwen nieuwe zeesluis te Terneuzen onderzocht door de Belgisch-Nederlandse Technische Scheldecommissie. Het eindrapport wordt in september eerstkomend verwacht. Ook dat project moet nog nader geëvalueerd worden. Ingeval België zou besluiten dat een nieuwe sluis te Terneuzen nodig is, moeten onderhandelingen met Nederland aangeknoopt worden.

Het simulatieonderzoek waarvoor op de begroting een krediet is uitgetrokken, is een wiskundig onderzoek, dat moet worden verricht in het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout, waarbij de vaart van een zeeschip nagebootst wordt. Het moet het mogelijk maken de vorm en de afmetingen van de geplande dokken op de linkerover definitief te bepalen.

De heer Van Hecke herinnert eraan dat het besef dat Gent ernstig gediscrimineerd werd, op alle niveaus begon door te dringen vanaf 1985.

Voor 1986 en 1987 werden er dan ook bedragen voorzien van respectievelijk 375 en 560 miljoen F. Bovendien besliste de Ministerraad van 31 oktober 1986 om voor de Gentse haven 250 miljoen F meer te voorzien.

Van de voorziene 375 miljoen F werd in 1986 171 miljoen F vastgelegd. Daarnaast werden op dit budget twee uitgaven vastgelegd voor 103 miljoen F, die met de uitbouw van de Gentse zeehaven weinig te maken hebben. Met de beslissing van de Ministerraad van 31 oktober 1986 werd helemaal geen rekening gehouden. *De heer Van Hecke* meent te weten dat de overige kredieten gewoon werden aangewend voor de werken aan de Berendrechtsluis in Antwerpen.

Dit laatste punt wordt door *de heer Cauwenberghs* in twijfel getrokken.

De heer Van Hecke merkt op dat er ook voor 1987 geen spoor is van de 250 miljoen F die op 31 oktober 1986 door de Ministerraad werd toegezegd, noch van de 100 miljoen F die in 1986 naar Antwerpen werd versast. Hierdoor moeten belangrijke renovatiewerken worden uitgesteld.

Eigenlijk zullen de 300 miljoen F die vorig jaar niet zijn vastgelegd nu supplementair 200 miljoen F gaan kosten aan de stad, vermits de 300 miljoen F 60 % van de uit te voeren werken betreft.

De heer Van Hecke betwijfelt dan ook de efficiëntie van het gevoerde havenbeleid, des te meer daar er tijdens het jaar 1986 drie verschillende regimes van havenfinanciering tot stand kwamen. Tot januari 1987 werden de havenbesturen in de onwetendheid gelaten over de genomen beslissingen en werd de Nationale Commissie Havenbeleid niet geraadpleegd.

Daar komt nog bij dat de nieuwe regeling die vanaf 1 januari van kracht werd, waarbij de infrastructuurwerken in een haven slechts voor 80 of 60 % worden gesubsidieerd, zware gevolgen heeft voor de haven van Gent. Om de geplande werken in de eerstkomende 10 jaar te kunnen uitvoeren, moet Gent 15 miljard financiering vinden, terwijl de leencapaciteit van het Havenbedrijf ingevolge het saneringsplan beperkt is tot 1,6 miljard.

De heer Van Hecke besluit dat hij de begroting niet kan goedkeuren, tenzij de beslissing van de Ministerraad van 31 oktober 1986 eindelijk uitgevoerd wordt.

De Minister ontkent dat zijn departement het economische belang van de Gentse haven voor het hele land zou onderschatten.

Het gevoerde havenbeleid is nu nog voornamelijk gericht op de afwerking van de aangevatte projecten, zoals de verbetering en vernieuwing van de maritieme toegangswegen, de voorhaven van Zeebrugge en de Berendrechtsluis.

D'autre part, les aspects techniques propres à la construction d'une nouvelle écluse maritime à Terneuzen sont actuellement à l'examen auprès de la Commission technique de l'Escaut. Le rapport final est attendu pour la fin du mois de septembre. Ce projet doit encore être évalué. Dans le cas où la Belgique déciderait la construction de cette nouvelle écluse à Terneuzen, il faudra engager des pourparlers avec les Pays-Bas.

L'étude de simulation, pour laquelle un crédit est inscrit au budget, consiste en un examen mathématique à exécuter dans le laboratoire hydraulique de Borgerhout, où l'on simule la navigation d'un navire de mer. Ceci doit permettre de fixer de façon définitive la forme et les dimensions des docks projetés sur la rive gauche.

M. Van Hecke rappelle que c'est à partir de 1985 que l'on a commencé à se rendre compte à tous les niveaux que le port de Gand était victime d'une grave discrimination.

Pour 1986 et 1987, des montants de 375 et de 560 millions de F ont été prévus. Le Conseil des ministres du 31 octobre 1986 décida en outre de prévoir un montant supplémentaire de 250 millions de F pour le port de Gand.

Sur les 375 millions de F prévus pour 1986, 171 millions de F ont été engagés. Le budget a également servi à engager deux dépenses d'un montant de 103 millions de F qui n'avaient guère de rapport avec l'expansion du port maritime de Gand. Quant à la décision du Conseil des ministres du 31 octobre 1986, il n'en a été tenu aucun compte. *M. Van Hecke* croit savoir que les crédits restants ont été purement et simplement affectés aux travaux à l'écluse de Berendrecht à Anvers.

M. Cauwenberghs conteste cette affirmation.

M. Van Hecke fait observer que pour 1987, il n'y a pas non plus la moindre trace des 250 millions promis par le Conseil des ministres le 31 octobre 1986, ni des 100 millions de F détournés au profit d'Anvers en 1986. De ce fait, d'importants travaux de rénovation doivent être reportés.

En fait, les 300 millions de F qui n'ont pas été engagés l'année dernière vont coûter 200 millions de F supplémentaires à la ville, puisque les 300 millions de F représentent 60 % du coût des travaux à effectuer.

M. Van Hecke doute dès lors de l'efficacité de la politique portuaire, d'autant plus qu'en 1986, trois régimes de financement portuaire ont été élaborés. Les autorités portuaires ont été laissées dans l'ignorance quant aux décisions qui avaient été prises jusqu'en janvier 1987 et la Commission nationale de politique portuaire n'a pas été consultée.

Qui plus est, la nouvelle réglementation en vigueur depuis le 1^{er} janvier, qui prévoit que les travaux d'infrastructure portuaire ne sont plus subventionnés qu'à concurrence de 60 ou 80 %, aura de graves conséquences pour le port de Gand. Pour pouvoir réaliser les travaux prévues dans les dix prochaines années, Gand devra trouver 15 milliards, et ce, alors que la capacité d'emprunt du port a été réduite à 1,6 milliard par le plan d'assainissement.

En conclusion, *M. Van Hecke* précise qu'il ne pourra voter le budget, à moins que la décision prise par le Conseil des ministres le 31 octobre 1986 soit finalement exécutée.

Le Ministre conteste que son département sous-estime l'importance économique du port de Gand.

La politique portuaire menée envisage surtout l'achèvement des projets en cours, tels que l'amélioration et le renouvellement des voies d'accès maritime, l'avant-port de Zeebrugge et l'écluse de Berendrecht.

De vergelijking tussen de geïnvesteerde kredieten en het zeegoederenverkeer is weinig zinvol. Toen in de jaren '60 grote bedragen geïnvesteerd werden in de vernieuwing van het kanaal Gent-Terneuzen en de bouw van een nieuwe zeeluis te Terneuzen, heeft de overheid gelukkig oog gehad voor de toekomst: het Gentse goederenverkeer in de jaren '60 bedroeg amper 3 miljoen ton en kon onmogelijk een zo grootschalige investering verantwoorden.

De spectaculaire stijging van het Gentse goederenverkeer na 1969, toen de werken voltooid waren, bewees dat die investering rendabel is.

Ook moeten de nieuwe havens van Zeebrugge en Antwerpen (linkeroever) worden voltooid vooraleer het goederenverkeer zal kunnen toenemen. Beide projecten vinden hun economische verantwoording niet in het goederenverkeer tijdens de uitvoering der werken, maar in het verwachte goederenverkeer na de voltooiing der werken.

Het is trouwens maar goed dat het haveninvesteringsbeleid in België gericht is op de verre toekomst en rekening houdt met de noden van de komende generaties. De Minister wil deze historische traditie voortzetten, die het mogelijk heeft gemaakt dat in België ondanks vele geografische handicaps bloeiende zeehavens ontstaan zijn.

Zijn departement bereidt aldus reeds geruime tijd groot-scheepse investeringsprogramma's voor de haven van Gent voor, die de toekomst van die haven ook na 2000 moeten verzekeren. De Minister kan dus niet akkoord gaan met de opvattingen van de heer Van Hecke, volgens wie België geen havenbeleid heeft. Die kritiek is niet gegrond, aldus de Minister.

Hij geeft wel toe dat in 1986 niet alle voor Gent uitgetrokken kredieten benut werden. Vooraleer echter de kredieten voor een bepaald werk kunnen worden vastgelegd, dienen gewoonlijk een groot aantal acties ondernomen te worden: voorstudie, opmaken van ontwerp, economische studie, aanbestedingsdocumenten, bouwvergunning, administratieve en budgettaire controle, gunningsprocedure, vastlegging, enz...

Dat alles vergt veel tijd, meestal enkele jaren. Het feit dat kredieten beschikbaar zijn betekent niet automatisch dat de investeringsdossiers voldoende ver gevorderd zijn om te kunnen overgaan tot een definitieve vastlegging.

Daarom is het geraden dat de havens een meerjarenplanning opmaken, die daarna zoveel mogelijk uitgevoerd wordt.

De nieuwe regeling inzake subsidiëring komt tegemoet aan de wensen van de havenbesturen, die steeds aandrongen hebben op meer inspraak en verantwoordelijkheid.

De Regering heeft dan ook besloten dat voor de bouw van nieuwe kaaimuren, die inkomsten voor de havens opleveren, de havenbesturen 40 % moeten bijdragen. De feiten bewijzen dat een dergelijke kostenverdeling haalbaar is.

c) Zeebrugge

De rapporteur vraagt welke conclusie de Minister trekt uit de kosten-batenanalyse van de containerkade in de voorhaven van Zeebrugge.

De Minister antwoordt dat in de kosten-batenanalyse van de bouw van een containerkade in de voorhaven van Zeebrugge, die op bevel van het departement van Openbare Werken werd uitgevoerd door Prof. G. Blauwens, verschillende hypothesen werden bestudeerd. Bedoelde studie is zeer onlangs gereed gekomen. Bij een eerste nazicht blijken de resultaten van de studie uiteenlopend te zijn. In

La comparaison entre les crédits investis et le trafic de marchandises réalisé par mer est peu significative. Quand, au cours des années '60, on a investi des montants importants dans la rénovation du Canal de Gand à Terneuzen et dans la construction de la nouvelle écluse maritime de Terneuzen, les autorités ont pensé à l'avenir: dans les années '60, le trafic des marchandises à Gand atteignait à peine 3 millions de tonnes et ne pouvait justifier des investissements d'une telle ampleur.

L'augmentation spectaculaire du trafic des marchandises à Gand après 1969 a prouvé que cet investissement était rentable.

De la même manière, il y a lieu de procéder à l'achèvement des nouveaux ports de Zeebrugge et d'Anvers (rive gauche) avant que le trafic des marchandises ne puisse augmenter. Ces deux projets se justifient économiquement, non pas par le trafic enregistré durant l'exécution des travaux mais par le trafic attendu après achèvement des travaux.

Il est d'ailleurs bon que la politique d'investissement portuaire en Belgique soit axée vers l'avenir et qu'elle prenne en compte les besoins des générations futures. Le Ministre indique la volonté de poursuivre cette tradition historique qui a permis, malgré de nombreux handicaps géographiques, la création des ports maritimes florissants en Belgique.

Ainsi, son département propose depuis très longtemps un important programme d'investissements pour le port de Gand, qui doit assurer l'avenir de ce dernier après l'an 2000. Le Ministre récuse dès lors l'opinion de M. Van Hecke selon laquelle il n'y a pas de politique portuaire en Belgique. Il estime cette critique non fondée.

Il reconnaît toutefois que tous les crédits prévus pour Gand en 1986, n'ont pu être utilisés. Il fait observer que, avant que les crédits pour un projet défini puissent être engagés, il y a lieu de mener un certain nombre d'actions: étude de l'avant-projet, du projet, étude économique, documents d'adjudication, permis de construire, contrôles budgétaires et administratifs, procédure d'attribution, engagement, etc.

Tout cela prend du temps, beaucoup de temps, souvent quelques années. Le fait que les crédits soient disponibles ne signifie pas automatiquement que les données d'investissement sont suffisamment avancées pour pouvoir procéder à l'engagement définitif.

Pour cette raison, il est préférable que les ports établissent un planning sur plusieurs années, qui sera exécuté autant que possible.

La nouvelle réglementation en matière de subsides répond au souhait des autorités portuaires, qui ont toujours insisté pour obtenir un traitement qui leur donne plus d'impact et de responsabilité.

Le Gouvernement a décidé dès lors que, pour la construction de nouveaux murs de quai qui engendrent des revenus pour les ports, les autorités portuaires seraient tenues d'intervenir pour 40 %. Les faits ont démontré qu'une telle répartition des frais est possible.

c) Zeebrugge

Le rapporteur demande quelle conclusion le Ministre tire de l'analyse coûts-bénéfices sur le projet de quais à conteneurs dans l'avant-port de Zeebrugge.

Le Ministre répond que, dans l'analyse coûts-bénéfices concernant la construction d'un quai à conteneurs à l'avant-port de Zeebrugge effectuée par le professeur G. Blauwens sur l'ordre du département des Travaux publics, plusieurs hypothèses ont été mises à l'étude. Cette étude a été achevée récemment. Après une première vérification, les résultats se révèlent variables. Dans certaines

sommige hypothesen is een dergelijke investering economisch verantwoord, in andere gevallen blijkt ze dan weer minder interessant.

Algemeen kan worden gesteld dat de bouw van een containerkade verantwoord is, indien de Zeebrugse haven erin zou slagen haar marktaandeel in het Noordepere containervervoer op te voeren met coëfficiënt 1,68.

Voorts kan het containerverkeer in Zeebrugge pas duidelijk in omvang toenemen indien een kademuur wordt gebouwd.

De diensten van het departement van Openbare Werken onderzoeken thans de resultaten van die kosten-batenanalyse.

De Minister meldt dat hij nadien eventueel de initiatieven zal nemen die na bedoeld onderzoek noodzakelijk blijken.

4. Ontwatering — A. I. D. E.

De Voorzitter vraagt of het krediet van 300 miljoen F dat op artikel 63.04 onder de rubriek « Ontwatering » is uitgetrokken, wel degelijk wordt besteed aan de regularisatie van de afschrijvingen die door de toeziende overheid van de A. I. D. E. is opgelegd aan de intercommunale vereniging voor de ontwatering en de waterzuivering in de gemeenten van de streek van Luik (A. I. D. E.).

De Minister wijst erop dat hij tijdens de bespreking betreffende de begroting van 1986 er reeds op had gewezen dat artikel 63.04 van Titel II van de begroting 1987 betrekking heeft op het bedrag dat nodig is voor de regularisatie van de afschrijvingen die door de toeziende overheid aan de A. I. D. E. is opgelegd, waarin de Staat vertegenwoordigd is.

Aangezien die regularisatie reeds betaald is door de andere instanties die toelagen hebben verstrekt, kan het departement van Openbare Werken niet langer wachten met de vereffening van die schuldvoordering.

5. Opmerkingen van het Rekenhof

Bij brief van 8 april 1987 geeft het Rekenhof met name kennis van de volgende opmerkingen:

« Titel I — Artikel 32.06 — « Subsidie aan de « Office de la navigation » om te voorzien in de ontoereikendheid van zijn bedrijfsontvangsten » : 250 miljoen frank.

Het bedrag van 250 miljoen frank zal ontoereikend zijn om de instelling in staat te stellen, tegelijkertijd over te gaan tot terugbetaling van de sommen die, vóór 1 januari 1987, onrecht afgenomen werden van de fondsen voor de modernisering van het Albertkanaal en voor buitengewone onderhoudswerken en tot dekking van zijn exploitatiekort voor het jaar 1987 dat, bovendien, belangrijker zal zijn dan vroeger omdat de instelling zal moeten instaan voor de gewone onderhoudskosten zonder nog een beroep te kunnen doen op inkomsten uit leningen (artikel 22, § 1 van het begrotingsontwerp).

Titel II — Artikel 63.04 — « Ontwatering » : 300 miljoen frank.

Dit krediet is gelijk aan het krediet dat op de ontwerp-begroting voor 1986 uitgetrokken was en waarvoor de minister van Openbare Werken beslist had het niet aan te wenden als gevolg van de opmerkingen van de Inspectie van Financiën en van het Rekenhof (punt III van de brief van het Hof d.d. 19 oktober 1986, gericht aan het Parlement naar aanleiding van het onderzoek van het ontwerp van de voornoemde begroting en Stuk Kamer van Volksvertegenwoordigers 4/16 - 682/7 - 86/87 van 3 februari 1987, blz. 33).

hypotheses un tel investissement est justifié, dans d'autres, il paraît moins intéressant.

En général, on peut dire que si le port de Zeebrugge réussissait à accroître sa part dans le transport de conteneurs dans la partie nord de l'Europe d'un facteur de 1,68, la construction d'un quai à conteneurs serait justifiée.

D'autre part, un accroissement important de la circulation des conteneurs n'est possible que si un mur de quai est construit.

Les services du département des Travaux publics étudient actuellement les résultats de cette analyse coûts-bénéfices.

Le Ministre indique qu'il prendra ensuite les initiatives éventuelles qui se dégageraient de cette étude.

4. Dérèglement — A. I. D. E.

Le Président demande si le crédit de 300 millions de F inscrit à l'article 63.04 sous la rubrique « dérèglement » est bien destiné à la régularisation des amortissements imposés à l'Association intercommunale pour le dérèglement et l'épuration des eaux dans les communes de la région liégeoise (A. I. D. E.).

Le Ministre rappelle avoir déjà signalé, dans la discussion relative au budget de 1986, que l'article 63.04 du titre II du budget de 1987 comporte le montant nécessaire à la régularisation relative aux amortissements imposés par l'autorité de tutelle de l'A. I. D. E. dans laquelle l'Etat est associé.

Cette régularisation ayant déjà été payée par les autres autorités subsidiaires, le département des Travaux publics ne peut davantage surseoir au règlement de cette créance.

5. Observations de la Cour des comptes

Dans sa lettre du 8 avril 1987, la Cour des comptes communique notamment les observations suivantes:

« Titre I — Article 32.06 — « Subvention à l'Office de la navigation pour faire face à l'insuffisance de ses recettes d'exploitation » : 250 millions de F.

Le montant prévu de 250 millions de F se révélera insuffisant pour permettre à l'Office, à la fois de rembourser les sommes prélevées abusivement, avant le 1^{er} janvier 1987, sur les Fonds de modernisation du Canal Albert et de travaux d'entretien extraordinaire, et de couvrir son déficit d'exploitation de l'année 1987, d'autant que ce dernier sera plus important que précédemment, en raison de l'obligation où se trouvera désormais l'organisme de faire face à ses dépenses d'entretien ordinaire, sans pouvoir plus longtemps recourir aux ressources provenant d'emprunts (article 22, § 1 du projet du budget).

Titre II — Article 63.04 — « Dérèglement » : 300 millions de F.

Ce crédit est identique à celui qui était inscrit au projet de budget de 1986, et que le ministre des Travaux publics avait décidé de ne pas utiliser, à la suite des remarques de l'Inspection des Finances et de la Cour des comptes (cfr. point III de la lettre de cette Cour du 29 octobre 1986, adressée au Parlement après examen dudit projet de budget, et Document de la Chambre des Représentants 4/16 - 682/7 - 86/87 du 3 février 1987, page 33).

In antwoord op een dienstbrief, d.d. 25 februari jl., en waarin de minister scheen terug te komen op zijn voornoemde beslissing, heeft het Hof bij brief van 11 maart daaropvolgend (waarvan afschrift hierbij) erop gewezen dat in de ontwerp-begroting van zijn ministerie voor 1987 (drukproef) geen enkele uiteenzetting voorkwam nopens de aard van de uitgave en dat het visum ervan derhalve afhankelijk was van de goedkeuring van het krediet door het Parlement nadat dit laatste behoorlijk zou ingelicht geweest zijn ofwel via de parlementaire stukken, ofwel in de loop van de gedachtenwisseling ter zake.

In het definitief begrotingsontwerp, dat weliswaar op 17 maart, korte tijd later dus, uitgedeeld is, worden die gewenste inlichtingen niet verstrekt. »

In zijn brief van 30 april 1987 geeft de Minister aan het Rekenhof kennis van de volgende antwoorden :

« Titel I — Artikel 32.06 — « Subsidie aan de « Office de la navigation » om te voorzien in de ontoereikendheid van zijn bedrijfsonvangsten » : 250 miljoen frank.

Tijdens de vergadering van 2 februari 1987 in het kader van de begrotingscontrole 1987 werd beslist om het betreffende krediet van art. 32.06 te verhogen van 250 miljoen frank tot 288,5 miljoen frank. Tevens werd beslist om een krediet van 139,7 miljoen frank uit te trekken (bijkredieten 1985 en vorige jaren) voor de terugbetaling van de sommen die afgenomen werden van het fonds voor modernisering van het Albertkanaal.

Titel II — Artikel 63.04 — « Ontwatering » : 300 miljoen frank.

Zoals ik het reeds gezegd heb tijdens de discussie over de begroting 1986, heeft art. 63.04 van titel II van de begroting 1987 betrekking op het bedrag voor de regularisatie van de afschrijvingen dat is opgelegd door de toeziende overheid van de A.I.D.E., waarin de Staat vertegenwoordigd is.

Daar die regularisatie al betaald is door de andere subsidiërende overheden, kan mijn departement niet langer wachten met de vereffening van deze schuldvoordering. »

Tijdens de vergadering van de Commissie op 5 mei 1987 hebben de vertegenwoordigers van het Rekenhof, na kennis te hebben genomen van het antwoord van de Minister, met voldoening geconstateerd dat het op artikel 32.06 uitgetrokken krediet was verhoogd.

Inzake het krediet op artikel 63.04, herhalen zij het voorbehoud dat zij hebben gemaakt in voormelde brief van 8 april 1987, evenals naar aanleiding van de bespreking van de begroting voor 1986 (Zie Stuk n° 4/16 - 682/7 - 86/87, blz. 32).

D. Wegen

1. Wegenfonds

a) Investeringskredieten

De heer M. Olivier vraagt een vergelijkende tabel per provincie van de vastleggingen inzake wegeninfrastructuur over de hele periode waarin de huidige Minister van Openbare Werken bedoeld departement heeft bestuurd.

De Minister geeft mededeling van de volgende tabel :

A ce propos, la Cour a, en réponse à une dépêche dudit Ministre, du 25 février dernier, de laquelle semblait résulter son intention de revenir sur sa décision précitée, fait observer, par sa lettre du 11 mars écoulé, dont copie ci-jointe, que le projet de budget du département en cause pour 1987 (épreuve d'imprimerie) ne comportait aucun développement précisant la nature de la dépense, et qu'elle subordonnait en conséquence le visa de celle-ci, au vote du crédit par le Parlement, préalablement dûment informé, soit par les documents parlementaires, soit au cours des discussions y relatives.

Le projet de budget définitif, distribué il est vrai le 17 mars, soit très peu de temps plus tard, n'apporte pas à cet égard les éclaircissements souhaités. »

Dans sa lettre du 30 avril 1987, le Ministre communique à la Cour les réponses suivantes :

« Titre I — Article 32.06 — « Subvention à l'Office de la navigation pour faire face à l'insuffisance de ses recettes d'exploitation » : 250 millions de F.

Lors de l'examen réalisé dans le cadre du contrôle budgétaire (réunion du 2 février 1987) il a été décidé de porter le crédit de l'article 32.06 de 250 millions à 288,5 millions. De même, pour assurer le remboursement des sommes prélevées sur le Fonds de Modernisation du Canal Albert, un crédit de 139,7 millions sera également prévu (crédits supplémentaires pour 1985 et années antérieures).

Titre II — Article 63.04 — « Démergement » : 300 millions de F.

Comme déjà signalé dans la discussion relative au budget de 1986, l'article 63.04 du titre II du budget de 1987 comporte le montant nécessaire à la régularisation relative aux amortissements imposés par l'autorité de tutelle de l'A.I.D.E. dans laquelle l'Etat est associé.

Cette régularisation ayant déjà été payée par les autres autorités subsidiaires, mon département ne peut davantage surseoir au règlement de cette créance. »

Lors de la réunion de la Commission du 5 mai 1987, les représentants de la Cour, ayant pris connaissance des réponses du Ministre, notent avec satisfaction la majoration de crédit prévue à l'article 32.06.

En ce qui concerne le crédit inscrit à l'article 63.04, ils répètent les réserves exprimées dans la lettre du 8 avril 1987 citée ci-dessus, ainsi qu'à l'occasion de l'examen du budget pour 1986 (voir Doc. n° 4/16 - 682/7 - 86/87, p. 32).

D. Routes

1. Fonds des Routes

a) Crédits d'investissements

M. M. Olivier demande que soit communiqué un tableau comparatif par province des engagements en matière d'infrastructure routière, pour l'ensemble de la période au cours de laquelle le présent Ministre des Travaux publics a été titulaire de ce département.

Le Ministre communique le tableau suivant :

Vergelykingstabel: Investerings — Wegenfonds
Tableau de comparaison: Investissements — Fonds des Routes
 Per provincie (1982-1986) Par province (1982-1986)

Jaar — Année	Artikel — Article	Antwerpen — Anvers	Brabant — Brabant	West.-VI. — Flandre occ.	Oost.-VI. — Flandre or.	Henegouwen — Hainaut	Luik — Liège	Limburg — Limbourg	Luxemburg — Luxembourg	Namen — Namur	Niet verdeeld — Non réparti	Totaal — Total
1982	533.01	1 922 440 894	3 214 566 006	785 224 324	1 085 103 413	3 471 412 619	3 104 323 469	899 687 936	3 359 852 208	1 245 765 519	12 770 083	19 101 146 471
	533.03	45 304 134	243 148 821	76 110 922	51 035 310	160 069 475	341 550 479	3 617 309	107 171 593	3 524 631	455 347 455	1 486 880 139
	533.05	18 333 828	37 151 445	25 205 594	27 267 843	31 029 737	74 379 931	5 941 096	44 889 103	54 273 766	6 280 000	324 752 343
	533.06	40 711 897	189 033 213	23 478 624	131 058 139	31 168 798	30 974 700	40 483 272	23 604 895	18 987 383	—	529 501 921
	Tot.	2 026 730 753	3 683 899 485	910 019 464	1 294 464 705	3 693 680 629	3 551 228 589	949 729 613	3 535 517 799	1 322 551 299	474 397 538	21 442 279 874
1983	533.01	1 549 759 592	4 137 110 407	1 486 873 350	1 248 480 504	3 335 140 716	3 091 060 073	948 294 620	2 734 118 980	1 401 845 452	306 543	19 932 990 237
	533.03	92 670 370	362 720 326	63 667 435	52 096 469	47 741 280	291 974 790	2 032 094	38 720 468	53 951 348	662 649 345	1 668 223 925
	533.05	4 028 535	66 741 997	2 938 572	5 871 860	17 157 422	44 416 109	3 792 072	24 184 504	28 630 391	107 100	197 868 562
	533.06	3 471 430	12 499 741	1 225 833	28 428 733	3 927 672	2 322 766	13 308 666	3 163 076	667 217	—	69 013 134
	Tot.	1 649 929 927	4 579 072 471	1 554 705 190	1 334 877 566	3 403 967 090	3 429 773 738	967 427 452	2 800 187 028	1 485 094 408	663 062 988	21 868 097 858
1984	533.01	1 038 418 176	4 659 081 503	1 559 179 611	910 240 490	2 421 677 744	3 173 124 513	902 563 007	2 573 691 961	2 209 963 388	816 725	19 488 757 118
	533.03	392 454 940	280 185 143	28 402 714	42 967 910	85 901 125	56 300 363	324 839	6 362 738	6 300 180	1 060 758 009	1 959 957 961
	533.05	10 385 212	35 746 081	54 791 016	7 046 934	13 895 371	154 230 586	7 173 933	46 576 216	22 102 069	—	351 947 418
	533.06	2 782 170	2 505 242	55	438 497	—	107 360	663 510	1 423 961	11 175	—	7 931 970
	533.07	—	179 878 229	—	—	—	—	—	—	—	—	179 878 229
	Tot.	1 444 040 498	5 157 396 198	1 642 373 396	960 693 831	2 521 474 240	3 383 762 822	910 725 289	2 628 054 876	2 238 376 812	1 061 574 734	21 948 472 696
1985	533.01	763 512 230	3 126 923 674	1 283 378 477	1 547 285 032	1 788 908 186	2 499 886 218	1 012 937 601	3 715 704 011	652 602 616	12 312 503	16 403 450 548
	533.03	112 273 462	257 083 015	26 577 794	18 132 611	37 228 759	37 113 986	1 296 966	10 326 920	32 144 772	1 523 421 715	205 600 000
	533.05	10 404 492	34 786 200	37 145 004	2 397 884	10 128 289	48 431 007	6 010 971	25 497 566	11 695 619	509 956	187 006 988
	533.06	110 512	4 973 393	—	985 654	—	208 454	—	—	24 517	—	6 302 560
	533.08	—	9 000 000	—	—	—	—	—	—	—	251 000 000	260 000 000
	Tot.	886 300 726	3 432 766 282	1 347 101 275	1 568 801 181	1 836 265 234	2 585 639 665	1 020 245 538	3 751 528 497	696 467 524	1 787 244 174	18 912 360 096
1986	533.01	546 101 376	2 938 171 751	972 317 720	998 638 166	1 853 385 452	1 368 315 056	909 898 697	1 368 361 555	561 806 682	4 701 289	11 521 697 744
	533.03	4 773 083	560 412 309	22 574 422	3 193 807	19 675 216	131 745 611	2 293 803	9 572 261	2 682 208	492 064 224	1 248 976 944
	533.05	49 970 382	16 474 368	9 758 728	4 515 654	19 807 000	45 097 343	5 619 715	17 741 896	28 377 310	—	197 362 396
	533.06	—	359 460	—	247 507	68 649	—	—	—	—	—	675 616
	533.07	190 000 000	—	—	—	—	135 708 212	20 549 847	164 070 807	—	3 400 000	190 000 000
	533.08	—	—	9 689 318	2 925 137	—	—	—	—	—	—	336 339 321
	Tot.	790 844 841	3 515 417 888	1 014 336 188	1 009 520 271	1 892 936 317	1 680 866 222	938 362 062	1 559 746 519	592 866 200	500 165 513	13 495 062 021
Alg. totaal. gen.	— Total	6 797 906 745	20 368 552 324	6 468 535 513	6 168 357 554	13 348 323 510	14 631 271 036	4 786 489 954	14 275 034 719	6 335 356 243	4 486 444 947	97 666 272 545

b) *Onderhoudskredieten*

De heer Féaux verwondert zich erover dat het op artikel 536.02 uitgetrokken krediet tot dekking van de exploitatie-, onderhouds- en beheerskosten van de elektrische en elektromechanische installaties die door het B.E.E. op de autowegen en rijkswegen zijn aangebracht (2155 miljoen F) slechts de helft bedraagt van het krediet (art. 536.01) dat bestemd is voor het onderhoud en het beheer van het wegen- en autowegennet zelf (4 200,699 miljoen F).

De Minister betreurt dat de onderhoudskredieten voor de wegen (art. 536.01) te beperkt zijn om het wegennet optimaal te onderhouden.

Dat tekort aan kredieten wordt gedeeltelijk gecompenseerd door het buitengewone onderhoud dat met investeringskredieten wordt gefinancierd.

Inzake artikel 536.02 (onderhoudskosten van de elektrische installaties en energieverbruik) wijst de Minister erop dat de helft van dat krediet naar het energieverbruik gaat.

De heer Féaux stelt voorts vast dat de onderhoudskredieten constant en opvallend dalen (zie stuk n° 4/16-811/1-86/87, blz. 43), niettegenstaande het wegennet zich uitbreidt en de jongste winters erg streng waren.

De Minister merkt op dat de kredieten voor het onderhoud van het autowegen- en wegennet van de Staat in 1987 niet lager liggen dan in 1986.

Uitgaven die tot in 1986 werden aangerekend op artikel 536.01, worden voortaan ten laste gelegd van andere begrotingsartikelen door een striktere toepassing van de aanrekeningsregels volgens de aard van de uitgaven (zoals uitgaven voor het onderhoud en de herstelling van de gebouwen van de Regies, uitgaven in verband met het gebruik van voertuigen, bureaukosten, energieverbruik). Die wijziging is een logisch gevolg van de toepassing van het nieuwe rekeningsstelsel.

De Minister concludeert dat de uitgaven voor onderhoud in 1987 even hoog zijn als die van 1986, maar dat men in artikel 536.01 voortaan alleen nog de onderhoudskosten *sensu stricto* vindt.

De heer Féaux vraagt of het waar is dat in 1986 de op de artikelen 536.01 en 536.02 uitgetrokken kredieten met 2 miljard F werden overschreden.

De Minister merkt op dat de overschrijding van de desbetreffende kredieten niet 2 miljard F, doch 1,418 miljard F bedraagt.

Die overschrijding moet als volgt worden uitgesplitst:

- artikel 536.01: 492,7 miljoen F;
- artikel 536.02: 926 miljoen F.

Het is tevens één van de gevolgen van de regels die sinds 1986 bij het Wegenfonds toegepast worden inzake boekhoudkundige en budgettaire aanrekening die gelijktijdig door de Ministers van Financiën en van Openbare Werken werden goedgekeurd.

Die regeling houdt de verplichting in de uitgaven te boeken zodra men er kennis van heeft, ongeacht of er al dan niet kredieten voorhanden zijn. Het dilemma bij de toepassing van die nieuwe regeling wanneer er geen kredieten voorhanden zijn, is het volgende: ofwel gaat men over tot de boekingen met overschrijding en tracht men in de mate van het mogelijke en binnen de kortst mogelijke tijd de toestand te regulariseren, ofwel dient men uiteindelijk een balans in waarin niet alle uitgaven zijn opgenomen. Dat leidt dan tot het opmaken van een balans die gewild onjuist is.

b) *Crédits d'entretien*

M. Féaux s'étonne de ce que le crédit prévu à l'article 536.02 pour couvrir les frais d'exploitation, d'entretien et de gestion des installations électriques et électromécaniques établies par l'A.E.E. sur les autoroutes et routes de l'Etat (2155 millions de F) s'élève à la moitié du crédit (art. 536.01) destiné à l'entretien et à la gestion du réseau routier et autoroutier lui-même (4 200,699 millions de F).

Le Ministre déplore que les crédits d'entretien des routes (art. 536.01) soient trop limités pour permettre un entretien optimal du patrimoine.

Ce manque de crédits est compensé en partie par l'entretien extraordinaire, qui est financé avec des crédits d'investissement.

En ce qui concerne l'article 536.02 (frais d'entretien des installations électriques et consommation d'énergie), le Ministre signale que la moitié de ce crédit est absorbée par la consommation d'énergie.

M. Féaux s'inquiète d'autre part de la diminution constante et sensible des crédits d'entretien (voir Doc n° 4/16-811/1-86/87, p. 43), alors que le réseau est en extension et que les derniers hivers ont été très rigoureux.

Le Ministre fait observer que les crédits d'entretien du réseau routier et autoroutier de l'Etat en 1987 ne sont pas en diminution par rapport à 1986.

Des dépenses, imputées jusqu'à 1986 à l'article 536.01, sont dorénavant imputées à d'autres articles budgétaires par une application plus correcte des règles de l'inscription par nature des dépenses (p. ex.: des dépenses d'entretien et de réparation des bâtiments des Régies, dépenses relatives à l'utilisation des véhicules, frais de bureau, dépenses de consommation énergétique). Cette modification est une suite logique de l'application du nouveau plan comptable.

Le Ministre conclut que les dépenses d'entretien de 1987 sont au même niveau que celles de 1986, mais que, dans l'article 536.01, on retrouve dorénavant seulement l'entretien proprement dit.

M. Féaux demande s'il est exact qu'un dépassement des crédits prévus de 2 milliards de F a été enregistré en 1986 pour les articles 536.01 et 536.02.

Le Ministre fait remarquer que le montant des dépassements pour ces articles ne s'élève pas à 2 milliards mais bien à 1,418 milliard de F.

Ce dépassement se ventile de la manière suivante:

- article 536.01: 492,7 millions de F;
- article 536.02: 926 millions de F.

Il s'agit là également d'une des conséquences de la mise en vigueur au Fonds des Routes en 1986 des nouvelles règles d'imputation comptable et budgétaire approuvées conjointement par les Ministres des Finances et des Travaux publics.

Ces règles impliquent notamment l'obligation d'imputer les dépenses dès qu'elles se manifestent, qu'il y ait des crédits ou non. Le dilemme que pose l'application des nouvelles règles en cas d'absence de crédit est le suivant: ou bien l'on opère les imputations voulues comportant des dépassements en essayant de régulariser dans toute la mesure du possible cette situation dans les délais les plus brefs, ou bien l'on dépose finalement un bilan ne comportant pas toutes les dépenses qui se sont présentées. Cette dernière hypothèse conduit par voie de conséquence à l'élaboration d'un bilan sciemment faussé.

Het Wegenfonds heeft gekozen voor klaarheid en een correcte voorstelling van de rekeningen.

Al met al moet een grondig onderscheid worden gemaakt tussen de overschrijdingen op art. 536.01 en die op art. 536.02.

Voor art. 536.01 heeft het Wegenfonds het bedrag van de toegestane vastleggingen niet overschreden, maar de betalingskredieten werden te laag geraamd, hoofdzakelijk wegens de strenge winters van de jongste drie jaar.

Voor 1986 was de winterdienst immers op 700 miljoen geraamd, terwijl hij uiteindelijk 1,255 miljard F bedroeg, hetgeen de overschrijding verklaart.

Voor artikel 536.02 ligt het probleem helemaal anders. Het ligt uitsluitend bij de autowegenverlichting, waaraan het begrotingstekort helemaal te wijten is. Het betreft hier evenwel het gecumuleerde tekort van de jaren 1982 tot en met 1986.

Dit gecumuleerde tekort valt des te sterker op door de beslissing om de nieuwe aanrekeningsregeling toe te passen vanaf 1986, wat ook de gevolgen mochten zijn.

De enige reden ervan is het aantal mensenlevens dat wordt gespaard. De Minister onderstreept dat dit positieve aspect van het probleem hem gelukkig in staat stelt geen al te sombere statistieken te moeten voorleggen, wanneer hij het heeft over de verkeersveiligheid op wegen en autowegen, zowel bij dag als bij nacht.

Op het kabinet van Openbare Werken werd over het gecumuleerde tekort vergaderd met vertegenwoordigers van de Inspectie van Financiën en van het Rekenhof. Na die vergadering waren alle partijen het eens om de vertraging in de elektriciteitsfacturen in een tijdspanne van twee à drie jaar in te halen.

c) Toestand van de rekeningen van het Wegenfonds

De heer Féaux vraagt of de grote achterstand in het opmaken van de rekeningen binnen afzienbare tijd zal zijn ingelopen.

De Minister herinnert eraan dat hij bijna één jaar geleden samen met de Minister van Financiën, het nieuwe rekeningstelsel van het Wegenfonds heeft goedgekeurd. Dat stelsel was door een door de Minister van Openbare Werken opgerichte werkgroep uitgewerkt. In die werkgroep hebben vertegenwoordigers van het Rekenhof, van het Ministerie van Financiën, van de Inspectie van Financiën en van Openbare Werken zitting.

De werkgroep heeft voor vele problemen een oplossing gevonden en heeft de rekeningen van 1978 reeds opgesteld. Dat was een belangrijk werk aangezien vele zaken verbeterd moesten worden. De rekeningen voor 1978 zullen zonder verwijl door de Minister van Openbare Werken worden ondertekend, en zullen binnenkort aan de Minister van Financiën worden toegezonden.

Om dat probleem sneller te kunnen oplossen, werd bovendien besloten tot het houden van een aanbesteding tussen gespecialiseerde privé-bureau's die ervoor zouden moeten zorgen dat de achterstand wordt ingelopen. De rekeningen van 1979 en 1980 zullen waarschijnlijk in 1987 afgesloten worden en de rest zal later komen.

Le Fonds des Routes a opté pour la clarté et l'élaboration correcte des comptes.

Ceci dit, il convient de faire une distinction fondamentale entre le dépassement constaté à l'article 536.01 et celui que révèle l'article 536.02.

Pour l'article 536.01, le Fonds des Routes n'a pas dépassé le montant des engagements autorisés, mais l'estimation des crédits de paiement s'est avérée insuffisante, principalement en raison des hivers rigoureux de ces trois dernières années.

En effet, le service d'hiver pour l'année 1986 avait été estimé à quelque 700 millions de F. Or, il s'est finalement élevé à 1,255 milliard de F., ce qui explique le dépassement constaté.

Pour l'article 536.02, le problème est d'une autre nature. Il provient en effet exclusivement de l'éclairage autoroutier, qui est à lui seul la cause du déficit budgétaire constaté. Celui-ci est en fait un déficit cumulé des années 1982 à 1986 y compris.

C'est également en raison d'une décision d'appliquer les nouvelles règles d'imputation dès 1986, quelles qu'en soient les conséquences, que ce déficit cumulé apparaît ici au grand jour.

Il ne se justifie que par le nombre de vies humaines qui ont été épargnées. Le Ministre souligne que cet aspect positif de la question lui permet très heureusement de ne pas avoir à énoncer des statistiques trop sombres quand il aborde le domaine de la sécurité des routes et autoroutes pour le trafic tant de jour que de nuit.

Il y a eu une réunion sur ce problème du déficit cumulé au cabinet des Travaux publics avec des représentants de l'Inspection des finances et de la Cour des comptes. Cette réunion a abouti à un accord entre toutes les parties pour résorber en 2 ou 3 ans le retard des factures de consommation d'électricité.

c) Situation des comptes du Fonds des Routes

M. Féaux demande si l'important retard dans l'établissement des comptes est en voie d'être résorbé.

Le Ministre rappelle qu'il y a à peu près un an, il a approuvé, avec le Ministre des Finances, le nouveau plan comptable du Fonds des Routes. Ce plan avait été élaboré par un groupe de travail constitué par le Ministre des Travaux publics, où siègent des représentants de la Cour des comptes, de la Trésorerie, de l'Inspection des finances et de l'administration des Travaux publics.

Ce groupe de travail a résolu un grand nombre de problèmes, et a déjà établi les comptes de 1978. C'est là un travail important, puisqu'il a fallu redresser beaucoup de choses. Les comptes de 1978 seront signés incessamment par le Ministre des Travaux publics et seront soumis tout prochainement au Ministre des Finances.

De plus, pour accélérer la résolution de ce problème il a été décidé de procéder à un appel d'offres pour confier à un bureau privé spécialisé la tâche de résorber le retard. Les comptes de 1979 et de 1980 seront probablement achevés en 1987, et le reste viendra plus tard.

d) *Personnel*

De heer Féaux maakt zich ongerust over de inkrimping van het personeelsbestand en meer bepaald over het werklidenbestand van de wegenregies.

Hij vraagt zich af of daaruit moet worden afgeleid dat een aantal werkzaamheden niet meer door de regies maar wel door privé-ondernemingen worden uitgevoerd?

De Minister merkt op dat er een regeringsbeslissing bestaat om de aanwerving van het personeel tot een strikt minimum te beperken.

Hij geeft toe dat het aantal natuurlijke afvloeiingen aanzienlijk is. Dat is te wijten aan het feit dat bijna alle personeelsleden in de regies in een en dezelfde periode werden aangeworven.

Het Bestuur stelt echter alles in werk om dit gebrek aan personeel op te vangen, door de taken zoveel mogelijk te rationaliseren.

2. *Algemene problemen*a) *Aangroei van het verkeer**Het verkeer op de piekuren*

De heer Colla merkt op dat dit probleem bijzonder prangend wordt rond de grote agglomeraties.

Hij is van oordeel dat in elk van die grote agglomeraties een commissie moet worden opgericht met vertegenwoordigers van alle betrokken instanties (politie, rijkswacht, gemeenten, Ministeries van Openbare Werken en van Verkeerswezen); die commissie zou de plaatselijke problemen moeten bestuderen en oplossingen voorstellen.

Voorts vestigt hij de aandacht op het acute probleem van het verkeer rond Antwerpen.

Volgens *de Minister* is het niet aangewezen het verkeersprobleem rond Antwerpen afzonderlijk te onderzoeken. De problematiek van de filevorming op de autosnelwegen moet immers in een ruimer kader worden bestudeerd waarbij waarschijnlijk een aantal zeer uiteenlopende maatregelen noodzakelijk zullen zijn.

Noodzaak van een globale aanpak

De rapporteur en *de heer Piot* zijn het er met de vorige spreker over eens dat het noodzakelijk is tussen de departementen van Verkeerswezen en Openbare Werken overleg op gang te brengen.

De heer Piot voegt eraan toe dat hij de mening van de Minister deelt, met name dat het probleem van de verkeersopstoppen slechts één van de aspecten is van de globalisering en van de coördinatie op het stuk van het verkeer.

In verband met de filevorming op de autosnelwegen en de sterke toename van het verkeer in het algemeen betoogt *de Minister* dat hij heeft gesloten in zijn Departement een werkgroep op te richten.

Die werkgroep heeft als opdracht:

- de bestaande problemen te identificeren en te beschrijven;
- de inventaris op te maken van de problemen die zullen rijzen indien de ontwikkeling constant blijft;

d) *Personnel*

M. Féaux juge inquiétante la diminution du personnel, plus particulièrement du personnel ouvrier des régies routières.

Il demande s'il faut en déduire qu'un certain nombre de travaux sont exécutés non plus par les régies mais par des entreprises privées?

Le Ministre signale qu'il existe une décision gouvernementale pour limiter au strict minimum le recrutement du personnel.

Il reconnaît que les départs naturels sont nombreux, la quasi totalité du personnel des régies ayant été recruté vers la même époque.

L'administration met toutefois tout en œuvre pour palier ce manque de personnel en rationalisant au maximum les tâches.

2. *Problèmes d'ordre général*a) *Accroissement du trafic**Trafic aux heures de pointe*

M. Colla fait observer que ce problème devient particulièrement aigu aux alentours des grandes agglomérations.

Il estime qu'il s'indique de créer dans chacune des grandes agglomérations une commission groupant des représentants de toutes les autorités intéressées (police(s), gendarmerie, commune(s), Ministère des Travaux publics et Ministère des Communications) qui étudierait les problèmes locaux et proposerait des solutions.

Il attire l'attention sur l'acuité des problèmes de circulation autour d'Anvers.

Le Ministre estime qu'il n'est pas indiqué d'étudier séparément le problème de la circulation autour d'Anvers. La problématique des files sur les autoroutes doit, en effet, être examinée dans un cadre plus vaste, ce qui nécessitera probablement un certain nombre de mesures de tous genres.

Nécessité d'une approche globale

Le rapporteur et *M. Piot* partagent l'avis de l'intervenant précédent sur la nécessité d'une action en concertation entre les départements des Communications d'une part et des Travaux publics d'autre part.

M. Piot ajoute que, comme le Ministre, il estime que le problème des bouchons ne constitue qu'un aspect parmi d'autres de la problématique de la globalisation et de la coordination dans le domaine de la circulation.

Le Ministre indique qu'en ce qui concerne la formation de files sur les autoroutes et l'important accroissement du trafic en général, il a décidé de créer un groupe de travail au sein de son département.

Les tâches suivantes ont été assignées à ce groupe de travail:

- identification et description des problèmes existants;
- identification des problèmes auxquels on peut s'attendre si l'évolution reste constante;

- oplossingen op korte termijn voor te stellen;
- oplossingen te zoeken op lange termijn.

Aangroei van het wegverkeer en veiligheid

De rapporteur vestigt de aandacht op het feit dat de aangroei van het wegverkeer niet alleen te wijten is aan het stijgende aantal wagens, maar ook aan de groeiende mobiliteit.

De noodzaak om ofwel het aantal wegen uit te breiden — en dat is een oplossing waar de rapporteur geen voorstander van is — of in elk geval de planificatie van het wegennet te verbeteren, is dus bijzonder acuut.

De rapporteur meent dat elke studie in verband met het verkeer de prioriteit dient te geven aan de veiligheidsproblemen. Hij herinnert eraan dat België inzake verkeersdoden geen benijdswaardige plaats in de Europese statistieken inneemt.

Volgens hem kan de versmalling van de verkeersstroken, die bij ons breder zijn dan in bepaalde buurlanden, een gedeeltelijke oplossing betekenen voor het probleem van de aanpassing van het wegennet aan de groeiende verkeersstroom, en dat zou de kosten tot een minimum beperken; bovendien zou die vorm altijd de snelheid beperken, wat dan weer het aantal ongevallen doet dalen.

Voorts meent de rapporteur dat de stedenbouwkundige aanleg in ons land verre van ideaal is, wat het gevaar op de wegen vergroot.

De Minister merkt op dat voorzichtigheid geboden is wanneer men de ongevallenstatistieken gaat vergelijken. De registratiemethoden verschillen van land tot land en bij een vergelijking tussen diverse landen moet ook rekening worden gehouden met de bevolkingsdichtheid evenals met de ligging van de woonzones ten opzichte van het wegennet. In dit verband kan erop gewezen worden dat in België meer dan elders een lintbebouwing aanwezig is. Ook het gedrag van de bestuurders verschilt van land tot land.

Inzake mobiliteit zij opgemerkt dat die samen met het wagenpark zelf alsmaar blijft toenemen. Daarbij wordt geconstateerd dat het verkeer in 1986 ten opzichte van 1985 sterk toegenomen is.

In het verleden werden reeds maatregelen genomen om het verkeer zo goed mogelijk te verdelen over de bestaande wegeninfrastructuur, bijvoorbeeld, de verbinding kust-binnenland. Mijn departement onderzoekt momenteel of gelijkaardige maatregelen kunnen genomen worden voor andere druk bereden wegen.

b) Herverdeling van het net

De rapporteur is de mening toegedaan dat zou moeten worden overgegaan tot een herverdeling van de bevoegdheden met betrekking tot het wegennet. De grote verbindingswegen moeten onder de bevoegdheid van de Staat blijven ressorteren maar al het overige zou aan de steden en gemeenten moeten worden afgestaan.

Het lid geeft als zijn mening te kennen dat een dergelijke herverdeling de samenhang van het wegennet ten goede zou komen.

De Minister herinnert eraan dat ons wegennet in 1985 een nieuwe nummering gekregen heeft om de orde van belangrijkheid van de bestanddelen ervan beter te doen

- proposition de solutions à court terme;
- recherche des mesures à prendre à long terme.

Accroissement de la circulation routière et sécurité

Le rapporteur attire l'attention sur le fait que l'augmentation du trafic résulte non seulement de la croissance du parc automobile mais également de l'accroissement de la mobilité.

La nécessité, sinon d'augmenter le nombre de routes — solution que le rapporteur ne préconise pas — en tout cas d'améliorer la planification du réseau, s'impose dès lors avec une acuité toute particulière.

Le rapporteur est d'avis que toute étude sur la circulation doit accorder une place primordiale aux problèmes de sécurité. Il rappelle que la Belgique occupe une situation peu enviable dans les statistiques européennes, pour ce qui est du nombre de morts dues aux accidents de la route.

Il estime que le rétrécissement des bandes de circulation — plus larges en Belgique que dans certains pays voisins — répondrait au moins en partie au problème de l'adaptation du réseau à la circulation accrue, et ceci pour un coût minimal, tout en réduisant la vitesse, et donc aussi les accidents.

Le rapporteur pense également que l'urbanisme est organisé d'une façon qui est loin d'être idéale, et que ceci accroît les dangers routiers.

Le Ministre fait observer qu'en ce qui concerne les statistiques des accidents, il y a lieu d'être très prudent dans la comparaison des chiffres. Les méthodes d'enregistrement diffèrent en effet d'un pays à l'autre. D'autre part, en établissant une comparaison entre différents pays, il y a lieu de tenir compte de la densité de la population et de l'implantation de l'habitat vis-à-vis du réseau routier. A ce sujet, il y a lieu d'attirer l'attention sur le fait que la densité des constructions le long des routes est plus élevée en Belgique. La conduite des conducteurs varie également d'un pays à un autre.

En ce qui concerne la mobilité, on peut observer que celle-ci connaît une croissance parallèle à celle du parc automobile. Il faut ajouter à cela que le trafic a connu une grande croissance en 1986 par rapport à 1985.

Dans le passé, on a déjà pris des mesures pour répartir, autant que possible, le trafic par rapport à l'infrastructure routière existante. Cela a été le cas pour la liaison entre la côte et l'intérieur du pays. Le département des Travaux publics examine actuellement la possibilité de prendre de telles mesures pour les autres routes à grand trafic.

b) Redistribution du réseau

Le rapporteur estime qu'il faudrait procéder à une redistribution des compétences en ce qui concerne le réseau routier: les grandes liaisons doivent demeurer du ressort de l'Etat, mais le restant devrait être cédé aux villes et communes.

L'intervenant est en effet d'avis que la cohérence du réseau routier se trouverait augmentée par une telle redistribution.

Le Ministre rappelle, qu'afin d'établir une meilleure hiérarchie dans le réseau routier, une nouvelle numérotation nationale a été introduite durant l'année 1985. La

uitkomen. Daarbij werd niet alleen rekening gehouden met die relatieve belangrijkheid doch tevens met de logische keuze van bepaalde coherente reiswegen.

Naar aanleiding van die studie is aan het licht gekomen dat een aantal kortere wegen beter aan de gemeenten kunnen worden overgedragen en omgekeerd.

De definitieve vormgeving van dit project wordt thans onderzocht.

In verband met de provinciewegen merkt de Minister op dat een eventuele overname door het Rijk des te minder waarschijnlijk is, daar de lengte van die wegen een van de criteria is die voor de verdeling van het Provinciefonds gehanteerd worden.

De heer Féaux vraagt volgens welke regelen bepaald wordt of een weg aan het Rijk, aan de provincie dan wel aan de gemeente toebehoort en onder welke voorwaarden gemeentewegen door het Rijk worden overgenomen.

Hij haalt daarbij het voorbeeld aan van de « chaussée de la Croix » te Ottignies: is dat een rijksweg?

De Minister antwoordt dat, als het om nieuwe wegen gaat, die logischerwijze toebehoren aan de instelling die ze heeft aangelegd.

In verband met de « chaussée de la Croix » te Ottignies merkt hij op dat die volgens een geheel nieuw tracé zal worden aangelegd door het Rijk en dus aan het Rijk zal toebehoren. De onteigeningen zijn aan de gang. De nieuwe weg zal het mogelijk maken de avenue de Lauzelle te verbinden met een gemeenteweg die ook chaussée de la Croix genoemd wordt.

Bestaande gemeente- of provinciewegen kunnen om allerlei redenen door het Rijk worden overgenomen. De voornaamste daarvan is het feit dat de bedoelde weg niet langer van plaatselijk belang is, doch een nationale dimensie aangenomen heeft.

De overname is onderworpen aan het advies van de Inspectie van Financiën en wordt bij koninklijk besluit (9 augustus 1948) geregeld.

In het tegengestelde geval kan het Rijk een weg op grond van dezelfde criteria overdragen.

Aan *de heer Vermeiren* die om opheldering gevraagd heeft, antwoordt *de Minister* dat de overdracht van gemeentewegen aan het Rijk, gelet op de budgettaire beperkingen waaraan zijn departement onderworpen is, moeilijk zo niet onmogelijk is geworden.

In de meeste gevallen gaat het immers om de overname van wegen in slechte staat, waardoor de beperkte kredieten voor onderhoudswerken en investeringen onder nog zwaardere druk komen te staan.

Bovendien wordt door de Inspectie van Financiën bijna altijd ongunstig beschikt op aanvragen om overname van gemeentewegen door het Rijk.

c) Geluidshinder

Volgens de heer M. Olivier schijnt de Minister van Openbare Werken, hoewel hij aanvankelijk de omvang van het vraagstuk van de geluidshinder langs de hoofdverkeerswegen had onderkend, thans te dralen met de uitwerking van concrete oplossingen. Volgens hem is die voorzichtige aanpak dan ook ingegeven door de diversiteit en de technische ingewikkeldheid van de aangedragen en onderzochte oplossingen.

Hij wenst dat de minister nu het bestek opmaakt van de verschillende technische oplossingen die werden uitgeprobeerd en aangeeft welke oplossing(en) hij in aanmerking wenst te nemen.

classification choisie s'est basée sur le choix d'itinéraires logiques et sur l'importance relative de ces routes.

Lors de cette étude, il est apparu qu'un certain nombre de tronçons à faible longueur pouvaient être transférés aux communes et vice-versa.

La mise au point globale de ce dossier est actuellement à l'étude.

En ce qui concerne les routes provinciales, le Ministre fait observer qu'une éventuelle reprise par l'Etat apparaît peu vraisemblable, dès lors que leur kilométrage est un des critères essentiels de répartition du Fonds des Provinces.

M. Féaux s'interroge sur les règles qui déterminent l'appartenance d'une route à l'Etat, à la Province ou à la commune, ainsi que sur les conditions de reprise de la voirie communale par l'Etat.

A titre d'exemple, il cite le cas de la chaussée de la Croix à Ottignies: appartient-elle à l'Etat?

Le Ministre répond que, lorsqu'il s'agit d'une nouvelle voirie, celle-ci appartient en toute logique à l'institution qui l'a construite.

En ce qui concerne la chaussée de la Croix à Ottignies, celle-ci sera construite en site neuf par l'Etat, et appartiendra donc à l'Etat. Les expropriations pour ces travaux sont en cours. La nouvelle chaussée permettra de relier l'avenue de Lauzelle à une voirie communale qui s'appelle également chaussée de la Croix.

Lorsqu'il s'agit d'une voirie existante, soit communale soit provinciale, elle peut être reprise par l'Etat pour différents motifs, le principal d'entre eux étant que cette voirie ne présente plus un caractère d'intérêt national.

La reprise est soumise à l'avis de l'Inspection des finances et fait l'objet d'un arrêté royal (9 août 1948).

Dans le cas inverse, l'Etat peut céder une voirie en se basant sur les mêmes critères.

A la suite d'une demande de précisions de *M. Vermeiren*, *le Ministre* ajoute que, vu les restrictions budgétaires auxquelles son département est soumis, le transfert des routes communales vers le réseau national devient difficile, sinon impossible.

En effet, il s'agit presque toujours de la reprise de routes en mauvais état, ce qui est de nature à alourdir les crédits limités accordés pour les travaux d'entretien et d'investissement.

De plus, les demandes de transfert de routes communales vers le réseau de l'Etat reçoivent presque toujours un avis défavorable de la part de l'Inspection des Finances.

c) Nuisances sonores

M. M. Olivier estime que le Ministre des Travaux publics, après avoir reconnu l'importance du problème de la pollution sonore le long des axes importants, semble maintenant tarder à mettre en œuvre des solutions concrètes. Il est d'avis que ce sont la diversité des solutions proposées et examinées et leur technicité qui justifient cette prudence.

Il souhaite que le Ministre fasse maintenant le point sur les différentes solutions techniques expérimentées et qu'il indique quelle(s) solution(s) il compte retenir.

De Minister geeft het volgende overzicht :

— *geluidsarme verhardingen :*

De verlagingen van de totale geluidshinder schommelen tussen 4 en 9 decibel (A). De laagste waarden worden opgetekend bij situaties met een hoog percentage zwaar verkeer in het verkeersaanbod.

— *geluidsschermen in beton met beplantingen*

Dienaangaande blijken er nog problemen te zijn inzake instandhouding van de beplantingen. Ook ligt de kostprijs van dergelijke systemen aan de hoge kant.

— *verhoogde middenbermen met beplantingen :*

Dit systeem vergt een grote ruimte die slechts zelden beschikbaar is. Mits de nodige voorzorgen worden genomen geeft dit systeem echter voldoening.

— *metalen geluidsschermen :*

Gezien de evolutie in design en kleurschakeringen is het esthetisch uitzicht van deze systemen er recent op vooruitgegaan. Akoestisch geven deze schermen goede resultaten.

De heer Piot vraagt een lijst met zwarte vlekken inzake geluidshinder te verstrekken.

De Minister deelt de lijst mee van de plaatsen waarvoor een aanvraag werd ingediend.

Waals-Brabant :

Viadukt van Bierges (km 17 van de snelweg E411).

Brussel-Hoofdstad :

Gemeente Evere-Leopold III boulevard.

Snelwegen Charleroi :

— Tunnel « de l'Armée française » in Couillet (aanbe-
steed op 26 maart 1986 en nog steeds niet toegekend).

— Viadukt van Couillet en van Montigny-le-Tilleul.

— Oprit van de ring, rue de Lodelinsart in Charleroi.

Provincie Henegouwen :

— Le Roeulx op-en afrit van de snelweg (geweigerd).

— Le Roeulx (Thieu) - Rue de Savoie.

— Bergen (Obourg) chemin des Vaches (geweigerd).

— Bergen (St. Denis) (geweigerd).

— Bergen (Nimy) rue des Postes (in studie).

— Bergen (Jemappes) quartier du Marais (gunstig ad-
vies).

— St. Ghislain - rue Defuisseaux (in studie).

— Seneffe (Familleureux) - rue Fiévet.

— Seneffe-Feluy-Hameau de la Claire Haie (gunstig
advies).

— Quaregnon - rue Courte.

— Hensies - Hameau de la Neuville.

— Bergen (Maisières) - La Louvière (Houdeng) Home
le Castel, rue du Bois de la Hutte (opgenomen in het
ontwerpprogramma 1987).

Le Ministre donne l'aperçu suivant :

— *revêtements antibruit :*

Les diminutions du bruit total obtenues varient entre 4
et 9 décibels (A). Les valeurs minimales sont notées au
moment des situations de trafic lourd intense.

— *écran antibruit en béton avec plantations :*

Des problèmes se posent ici en ce qui concerne la
conservation des plantations. Le prix coûtant de tels
systèmes est assez élevé.

— *terres pleins centraux surélevés avec plantations :*

Ce système demande un énorme espace, qui est rarement
disponible. En prenant les précautions nécessaires, il donne
satisfaction.

— *écrans antibruit en métal :*

Vu l'évolution dans le design et dans les applications
chromatiques, un progrès assez important a pu être noté
récemment pour ces systèmes du point de vue esthétique.
Ces écrans donnent de bons résultats en ce qui concerne
l'acoustique.

M. Piot demande qu'une liste des points noirs dans le
domaine de la pollution sonore soit fournie.

Le Ministre communique la liste des endroits précis pour
lesquels une demande de placement d'écran antibruit a été
faite :

Brabant Wallon :

Viaduc de Bierges (km 17 de l'autoroute E411).

Bruxelles-Capitale :

Commune d'Evere : boulevard Léopold III.

Autoroutes Charleroi :

— Tunnel de l'Armée française à Couillet (adjugé le 26
mars 1986 et toujours pas engagé).

— Viaduc de Couillet et de Montigny-le-Tilleul (Périphé-
rique).

— Accès au ring, rue de Lodelinsart à Charleroi.

Province du Hainaut :

— Le Roeulx - accès et sortie de l'autoroute (refusé).

— Le Roeulx (Thieu) - rue de Savoie.

— Mons (Obourg) chemin des Vaches (refusé).

— Mons (St. Denis) (refusé).

— Mons (Nimy) rue des Postes (à l'étude).

— Mons (Jemappes) quartier du Marais (avis favorable).

— St. Ghislain rue Defuisseaux (à l'étude).

— Seneffe (Familleureux) rue Fiévet.

— Seneffe-Feluy-Hameau de la Claire Haie (avis favora-
ble).

— Quaregnon - rue Courte.

— Hensies - Hameau de la Neuville.

— Mons (Maisières) - La Louvière (Houdeng) Home le
Castel, rue du Bois de la Hutte (repris au projet de
programme 1987).

— Doornik (Froyennes) - Tussen de Steenweg van Lannoy en de Kortrijksesteenweg.

— La Louvière, rue des Bois (gunstig advies).

— Pont-à-Celles (Thiméon), rue de l'Empereur (geweigerd).

— Manage, Soeur de St.-Exupéry (gehucht Scailmont) (in studie).

— Manage (Bois d'Haine), Grand-Rue (in studie).

— Manage (Bois d'Haine), Brug 35 van de snelweg.

— Doornik (Rumillies) rue Chasse à Prévost (geweigerd).

— Doornik (Rumillies) rue de la Liberté (in studie).

— Doornik (Kain) rue de Breuze.

— Moeskroen (Dottenijs), rue des Prisonniers.

— Charleroi (Jumet) rue des Patriotes.

— Charleroi (Jumet) rue Jules Coppée, rue Condé.

— Charleroi, rue de Lodelinsart.

— La Louvière, (Houdeng-Aimeries), chaussée de Bracquignies (geweigerd).

— Moeskroen (Dottenijs) rue des Magnolias (gunstig advies).

Provincie Luik :

— Seraing, langs een toegangsweg tot de N63 (169) (aanbestede in augustus 1986 en niet toegekend).

— A25 in Cheratte (probleem met de buurt - zaak Leclercq).

— Langs de Pré d'Awans in Argenteau.

— Flémalle: verlenging van het geluidwerend scherm in Trixhes, langs de N677 (in studie).

Provincie Luxemburg :

— Snelweg A4 in Fourches (Aarlen) rechtterkant tussen de km 170 800 en 172 000.

Provincie Namen (Wegen):

— Somzée - N5 - km 59.400 tot 63.700 (verlaten).

— Monin (Hamois) N4 - km ± 84 tot ± 85 (in studie).

— Emptinne (Hamois) N4 - km ± 81 tot ± 82 (geweigerd).

— Wierde E411 - km ± 53 tot ± 54 (geweigerd).

— Sart-Bernard - E411 - viadukt (geweigerd).

— Warisoulx - E411 - km ± 47 (in studie).

— Rhisnes - E42 - km 54,3 à 54,6 (aan te besteden in 1987 of 1988).

— Onoz - E42 - km ± 64 (in studie).

— Champion - E411 - gecumuleerd 46.525 tot 47.575 (gebouwd).

Vlaams Brabant :

— A7 Huizingen - Lot - Dworp.

— R23 Leuven - vak Brusselse steenweg - Mechelse steenweg.

— Tournai (Froyennes). Entre la chaussée de Lannoy et la chaussée de Courtrai.

— La Louvière, rue des Bois (avis favorable).

— Pont-à-Celles (Thiméon), rue de l'Empereur (refusé).

— Manage, Soeur de St.-Exupéry (lieu-dit Scailmont) (à l'étude).

— Manage (Bois d'Haine), Grand-Rue (à l'étude).

— Manage (Bois d'Haine), Pont 35 de l'autoroute.

— Tournai (Rumillies) rue Chasse à Prévost (refusé).

— Tournai (Rumillies) rue de la Liberté (à l'étude).

— Tournai (Kain), rue de Breuze.

— Mouscron (Dottignies), rue des Prisonniers.

— Charleroi (Jumet) rue des Patriotes.

— Charleroi (Jumet) rue Jules Coppée, rue Condé.

— Charleroi, rue de Lodelinsart.

— La Louvière, (Houdeng-Aimeries), chaussée de Bracquignies (refusé).

— Mouscron (Dottignies), rue des Magnolias (avis favorable).

Province de Liège :

— Seraing, le long d'un dispositif d'accès à la N63 (169). (Adjugé en août 1986 et non engagé).

— A25 à Cheratte (troubles de voisinage - Affaire Leclercq).

— Le long du Pré d'Awans à Argenteau.

— Flémalle: prolongation écran antibruit existant aux Trixhes le long de la N677 (à l'étude).

Province du Luxembourg :

— Autoroute A4 à Fourches (Arlon) - côté droit entre les cumulées 170 800 et 172 000

Province de Namur (Routes):

— Somzée - N5 - Cumulées 59.400 à 63.700 (abandonné).

— Monin (Hamois) N4 - km ± 84 à ± 85 (à l'étude).

— Emptinne (Hamois) N4 - km ± 81 à ± 82 (refus).

— Wierde E411 - km ± 53 à ± 54 (refus).

— Sart-Bernard - E411 - viaduc (refus).

— Warisoulx - E411 - km ± 47 (à l'étude).

— Rhisnes - E42 - km 54,3 à 54,6 (à adjuger en 1987 ou 1988).

— Onoz - E42 - km ± 64 (à l'étude).

— Champion - E411 - cumulées 46.525 à 47.575 (réalisé).

Brabant flamand :

— A7 Huizingen - Lot - Dworp.

— R23 Louvain - tronçon Brusselse steenweg - Mechelse steenweg.

- E40 Bierbeek.
- A1 Elewijt.
- A12 Meise - Wolvertem.
- E40 Boutersem.
- E40 Bertem.
- A2 Wezemaal.

Provincie Antwerpen:

- E314 Wommelgem.
- A13 Deurne.
- E19 Kontich.
- E314 Gevel (Kesterlo).
- A12 Boom (half-open tunnel).
- N17 Mol.

Provincie West-Vlaanderen:

- N31 Brugge (St. Andries en St. Michiels).
- A14 Waregem.
- N382 Waregem.

Provincie Oost-Vlaanderen:

- E40 Merelbeke.
- E40 Sint-Denijs-Westrem.
- N49 Maldegem.
- N49 Zelzate.
- E40 Nieuwerkerken.
- E40 Erembodegem.
- E17 Gentbrugge.
- R4 Heusden.
- E17 Tielrode.
- E17 Sint-Niklaas.
- E17 Zwijnaarde.
- E17 Destelbergen.

Provincie Limburg:

- E314 Heusden-Zolder.
- A13 Hasselt.
- A13 Tessenderlo.

(Meer specifieke vragen die ook betrekking hebben op de geluidshinder, worden hierna behandeld onder de rubriek «Problemen per provincie».)

d) Veiligheid

De heer Colla vraagt hoeveel dossiers de Commissie Ongevallen in het Verkeer reeds heeft behandeld en hoeveel er daarvan tot een definitief resultaat hebben geleid?

De Minister geeft van de 330 gevallen die aan de Commissie Ongevallen in het Verkeer sinds haar oprichting werden voorgelegd, de volgende verdeling:

Oost-Vlaanderen	25
West-Vlaanderen	35
Vlaams-Brabant	63
Antwerpen	51

- E40 Bierbeek.
- A1 Elewijt.
- A12 Meise - Wolvertem.
- E40 Boutersem.
- E40 Bertem.
- A2 Wezemaal.

Province d'Anvers:

- E314 Wommelgem.
- A13 Deurne.
- E19 Kontich.
- E314 Gevel (Kesterlo).
- A12 Boom (demi tunnel).
- N71 Mol.

Province de Flandre occidentale:

- N31 Bruges (St. Andries et St. Michiels).
- A14 Waregem.
- N382 Waregem.

Province de Flandre orientale:

- E40 Merelbeke.
- E40 Sint-Denijs-Westrem.
- N49 Maldegem.
- N49 Zelzate.
- E40 Nieuwerkerken.
- E40 Erembodegem.
- E17 Gentbrugge.
- R4 Heusden.
- E17 Tielrode.
- E17 Saint-Nicolas.
- E17 Zwijnaarde.
- E17 Destelbergen.

Province du Limbourg:

- E314 Heusden-Zolder.
- A13 Hasselt.
- A13 Tessenderlo.

(Des questions plus ponctuelles, ayant également trait à la pollution sonore, figurent ci-après, sous la rubrique «Problèmes par province».)

d) Sécurité

M. Colla demande combien de dossiers ont déjà été traités par la Commission des accidents de la route, et combien ont eu un résultat final.

Le Ministre donne, des 330 cas déjà soumis à la Commission «Accidents de la Route» depuis sa création, la répartition suivante:

Flandre orientale	25
Flandre occidentale	35
Brabant flamand	63
Anvers	51

Limburg	26
Brussel-Hoofdstad	41
Henegouwen	22
Namen	13
Waals-Brabant	28
Luik	21
Luxemburg	5

Van deze dossiers werden onderstaande gevallen verwezenlijkt:

Oost-Vlaanderen: 3 definitief en 2 voorlopig.

West-Vlaanderen: 4 in uitvoering en 3 die geen ingrepen vergen.

Vlaams-Brabant: 5 verwezenlijkt en 31 gevallen afgevoerd als niet kenmerkend voor de Commissie Ongevallen in het Verkeer.

Antwerpen: 5 verwezenlijkt en 7 gevallen afgevoerd als niet kenmerkend voor de Commissie Ongevallen in het Verkeer.

Limburg: 5 verwezenlijkt, 7 in uitvoering en 11 gedeeltelijk verwezenlijkt.

Brussel-Hoofdstad: nihil.

Henegouwen: 3.

Namen: 3.

Waals-Brabant: 9.

Luik: 3.

Luxemburg: 2.

De heer Colla merkt op dat de verlichting de veiligheid van de wegen en autowegen verhoogt, maar dat de daartoe vereiste palen een nieuwe bron van ongevallen zijn.

Hij vraagt of het aanbrengen van veiligheidsstootbanden daarvoor een oplossing kan zijn.

De Minister is zich bewust van het gevaar die verlichtingspalen langs de autosnelwegen en de rijkswegen met zich kunnen brengen. Jaarlijks valt een groot aantal zware verkeersongevallen te betreuren door botsingen met die palen.

Teneinde die ongevallen te beperken, zijn reeds vele kilometers veiligheidsstootbanden aangebracht.

De Minister neemt zich voor die werken voort te zetten, binnen de grenzen van de financiële mogelijkheden. (In verband met de verkeersveiligheid zijn nog andere overwegingen gemaakt — cf. hierboven, punt D, 2, a.)

e) *Bewegwijzering — Aanduiding buitenlandse steden*

De heer Féaux betreurt dat de vreemdelingen die in België rijden, het slachtoffer worden van de verwarring die wordt gesticht door de toepassing van de taalwetten op verkeersborden. Volgens hem moet aan die verwarring een einde komen, althans voor de namen van buitenlandse steden, die in de taal van het desbetreffende land moeten worden aangegeven.

Hij constateert dat dit momenteel niet het geval is en dat de standpunten terzake bovendien verschillen naargelang van het gewest: in Luik treft men borden met daarop « Köln » en « Aachen », wat overeenstemt met de aanbevelingen van de Raad van Ministers van Verkeer van de E. E. G., terwijl op de richtingsborden voor « Lille » langs de snelweg naar Parijs, in het Vlaamse Gewest alleen de benaming « Rijsel » voorkomt.

Limbourg.	26
Bruxelles-Capitale	41
Hainaut	22
Namur	13
Brabant wallon	28
Liège.	21
Luxembourg	5

De ces dossiers, les cas nommés ci-dessous ont été réalisés:

Flandre orientale: 3 cas définitifs et 2 provisoires.

Flandre occidentale: 4 cas sont en cours et 3 ne demandent pas d'intervention.

Brabant flamand: 5 cas sont terminés et 31 ne concernaient pas la Commission des accidents de la route.

Anvers: 5 cas sont terminés et 7 ne concernaient pas la Commission des accidents de la route.

Limbourg: 5 cas sont terminés, 7 sont en cours et 11 sont partiellement terminés.

Bruxelles-Capitale: rien.

Hainaut: 3.

Namur: 3.

Brabant wallon: 9.

Liège: 3.

Luxembourg: 2.

M. Colla fait remarquer que, si l'éclairage des routes et autoroutes en améliore la sécurité, les poteaux qui sont nécessaires à cet éclairage sont une nouvelle source d'accidents.

Il demande si la pose de glissières de sécurité ne serait pas susceptible d'apporter une solution.

Le Ministre est conscient des conséquences de la présence de poteaux d'éclairage le long des autoroutes et des routes nationales. Un grand nombre d'accidents graves sont d'ailleurs déplorés chaque année, à la suite de collisions avec des poteaux.

Afin de limiter les accidents, de nombreux kilomètres de glissières de sécurité ont déjà été placés.

Le Ministre se propose de poursuivre l'effort entamé à ce sujet, dans les limites des possibilités financières. (D'autres considérations sur la sécurité ont été émises à propos de l'accroissement du trafic — cf. supra, point D, 2, a.)

e) *Signalisation — indication des villes étrangères*

M. Féaux regrette que les étrangers circulant en Belgique soient victimes de la confusion provoquée par l'application des lois linguistiques aux panneaux de signalisation routière. Il estime qu'il devrait être mis fin à cette confusion, au moins pour les noms des villes étrangères. Ceux-ci devraient être indiqués dans la langue du pays en question.

Il constate que ce n'est pas le cas à l'heure actuelle, et que les attitudes en cette matière sont en outre différentes selon les régions: on rencontre à Liège des signaux indiquant « Köln » et « Aachen » — ce qui est conforme aux recommandations du Conseil des Ministres du Transport de la C. E. E. — alors que les indications concernant Lille le long de l'autoroute de Paris figurent exclusivement sous la forme « Rijsel » dans la Région flamande.

De Minister herinnert eraan dat de verkeerssignalisatie onderworpen is aan de bepalingen van de gecoördineerde wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken (koninklijk besluit van 18 juli 1966 en het Advies n° 1868 van 5 oktober 1967 van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht).

Er bestaat een regeling voor de gemeenten uit het Franstalige landsgedeelte en voor die uit het Nederlandstalige landsgedeelte (eentalig stelsel).

Een andere regeling bestaat voor de gemeenten met Nederlandstalig- en Franstalig stelsel die onder het speciale stelsel van het Duitstalige gewest en van Brussel vallen.

De Minister kan die regels alleen maar opvolgen en uitvoeren.

f) *Beheer van het wegnennet*

De rapporteur vraagt wat de reeds afgewerkte of thans lopende projecten zijn in verband met het automatiseren van het beheer van het wegnennet. Kunnen die projecten op de reeds bestaande gegevensbanken worden aangesloten?

De Minister verstrekt de volgende lijst met bestaande, aan de gang zijnde of in uitzicht gestelde projecten.

Informaticaprojecten bij het Bestuur der Wegen

* A. G. A. R.-project (Automatisering wegenbeleid)

Het A. G. A. R.-project omvatte oorspronkelijk :

- W. D. B. (Wegen Data Bank);
- Dossiers Werken;
- Boekhouding;
- Dossiers Personeel;
- Regies.

Het A. G. A. R.-project omvat momenteel :

- Fase I : W. D. B. I;
- Fase II : I. B. I. S., dat wil zeggen : B. D. P. (Dossiers Werken), B. D. I. (Elektronische agenda), Materieel voor het H. B. (Hoofdbestuur) en 4 buitendiensten;

- Fase III : Compta, d.w.z. Boekhouding Regies;
- Fase IV : W. D. B. II;
- Fase V : E. R. I. C. A. (I. B. I. S. II), d.w.z. :

- de uitbreidingen van B. D. P. naar de andere buitendiensten;
- de uitbreidingen van B. D. I. naar de andere buitendiensten;
- de uitbreidingen van het Materieel naar de andere buitendiensten en de regies.

De dossiers Personeel zijn vervat in P. S. I. (Personnel System Information) of zullen het project P. S. I. II. vormen.

De projecten C. A. D. (Computer Aided Design) en verkeer maken geen deel uit van A. G. A. R.

Le Ministre rappelle que cette signalisation est soumise aux dispositions des lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative (arrêté royal du 18 juillet 1966 et avis n° 1868 du 5 octobre 1967 de la Commission permanente de contrôle linguistique).

Une règle existe pour les communes des régions de langue française et de langue néerlandaise (régime unilingue).

Une autre règle existe pour les communes dotées d'un régime spécial, de la région de langue allemande et de Bruxelles.

Le Ministre ne peut que suivre et exécuter ces règles.

f) *Gestion du réseau*

Le rapporteur demande quels sont les différents projets existants ou en cours, destinés à informatiser la gestion du réseau routier. Existe-t-il des possibilités de raccordement aux banques de données déjà existantes?

Le Ministre communique la liste suivante, qui reprend les différents projets existants, en cours de réalisation ou projetés.

Projets informatiques de l'Administration des Routes

* Projet A. G. A. R. (Automatisation de la Gestion des Routes)

Le projet A. G. A. R. comprenait initialement :

- B. D. R. (Banque des Données routières);
- Dossiers travaux;
- Comptabilité;
- Dossiers Personnel;
- Régies.

Le projet A. G. A. R. comprend actuellement :

- Phase I : B. D. R. I;
- Phase II : I. B. I. S. (Implantation de la Bureautique et de l'Informatique dans les services de l'administration des routes) c'est-à-dire : B. D. P. (Banque des projets), B. D. I. (Banque des Données de l'Indicateur), Matériel pour l'A. C. (Administration centrale) et 4 services extérieurs;
- Phase III : Compta, c'est-à-dire Comptabilité Régies;
- Phase IV : B. D. R. II;
- Phase V : E. R. I. C. A. (Extension de la Réalisation du projet I. B. I. S. à l'administration centrale et aux autres services) (I. B. I. S. II) c'est-à-dire :
 - les extensions de B. D. P. aux autres services extérieurs;
 - les extensions de B. D. I. aux autres services extérieurs;
 - les extensions du Matériel aux autres services extérieurs et aux Régies.

Les dossiers Personnel sont inclus dans P. S. I. (Personnel System Information) ou constitueront le projet P. S. I. II.

Les projets C. A. D. (Computer Aided Design) et circulation ne font pas partie de A. G. A. R.

* S. O. B. O. W.-project

Het S. O. B. O. W.-project (Systeem voor de Optimalisering van het Beheer en het Onderhoud van het Wegennet) omvat de volgende aspecten:

- W. D. B. (aanwending van een deel van de gegevens).
- « Kwaliteiten » of het S. A. S. E. R.-project (geautomatiseerd systeem voor de invoer van gegevens met betrekking tot de toestand van het wegennet).
- Economische studies, d.w.z. het gebruik van mathematische modellen.

* Project « Verkeer »

Het project Verkeer beoogt de informatisering van de A. V. S. (Afdeling Verkeer en Signalisatie). Het omvat volgende aspecten:

- Kruispunten;
- Tellingen;
- Bijzonder transport;
- Technisch-administratieve dossiers.

Het aan de C. O. C. voorgelegde dossier is een beleidsontwerp dat o.a. de interactie en de grenzen van elk van deze aspecten moet vaststellen.

* Diverse projecten

Het betreft:

- De C. A. D. voor de wegenprojecten;
- De « cameroute »;
- De beeldverwerking;
- De thematische cartografie.

De Minister voegt daaraan toe dat, mocht de noodzaak daartoe bestaan, kan worden overwogen het publiek over sommige van die projecten in te lichten, mits uiteraard bepaalde voorwaarden worden nageleefd. Dat geldt met name voor de Wegendatabank en het project Verkeer. Tevens zij opgemerkt dat men bij de vaststelling van het voor laatstgenoemd project te volgen schema onder meer moet worden voorzien in de mogelijkheden van koppeling van het project aan andere projecten, alsmede in de mogelijkheden van latere aanwending om de weggebruiker te helpen.

De wijze waarop die eventuele koppelingen tot stand worden gebracht moet nog worden onderzocht, wat pas doeltreffend kan gebeuren wanneer ze werkelijk zijn gerealiseerd.

De rapporteur vraagt of het S. O. B. O. W.-plan reeds operationeel is? Is het van toepassing zowel voor de wegen met K. W. S.-verharding als voor de betonnen wegen?

De Minister antwoordt dat het S. O. B. O. W.-systeem momenteel in studie is. Een functionele analyse van dit systeem, in zijn geheel genomen, wordt nu uitgevoerd en zal einde 1987 zijn voltooid. Daarna volgt een programmerings- en proeffase op een beperkt gedeelte van het wegennet. Hieruit volgt dat het gehele systeem over twee jaar operationeel zal zijn.

Bepaalde elementen van dit systeem functioneren evenwel nu al, zoals met name het invoeren van de parameters

* Projet S. O. G. E. R.

Le projet S. O. G. E. R. (Système d'Optimisation de la Gestion et de l'Entretien des Routes) comprend les aspects suivants:

- B. D. R. (Utilisation d'une partie des données).
- « Qualités » ou Projet S. A. S. E. R. (Système Automatisé pour la Saisie de l'Etat des Routes).
- « Economique », c'est-à-dire l'utilisation de modèles mathématiques.

* Projet « Circulation »

Le projet « Circulation » vise l'informatisation de la D. C. S. (Division Circulation et Signalisation). Il comporte les aspects:

- Carrefours;
- Comptages;
- Convois exceptionnels;
- Dossiers technico-administratifs.

Le dossier présenté à la C. O. C. est l'étude d'un schéma directeur qui doit déterminer entre autres les interactions et les limites de chacun de ces aspects.

* Projets divers

Il s'agit de:

- La C. A. D. pour les projets routiers;
- Le caméroute;
- Le traitement d'images;
- La cartographie thématique.

Le Ministre ajoute que l'on peut envisager, si le besoin s'en fait sentir, de rendre public l'accès à certains de ces projets, moyennant certaines conditions bien entendu. Ceci est en particulier le cas de la Banque des données routières et du projet « Circulation ». Il est d'ailleurs à remarquer que la définition du schéma directeur de ce dernier projet doit entre autres établir les possibilités de liens entre ce projet et d'autres et les possibilités d'utilisation ultérieure pour une assistance à la conduite automobile.

Les modalités de ces éventuelles connexions doivent encore être étudiées, ce qui ne pourra efficacement se faire que lorsque leur réalisation sera effective.

Le rapporteur demande si le plan S. O. G. E. R. est déjà opérationnel. Est-il applicable tant sur des routes revêtues de produits hydrocarbonés que sur des routes en béton?

Le Ministre répond que le système S. O. G. E. R. est actuellement à l'étude. Une analyse fonctionnelle de ce système pris dans sa globalité est en cours de réalisation et sera terminée fin 1987. Suivra une phase de programmation et de test grandeur nature sur une partie limitée du réseau. Il en résulte que le système complet sera opérationnel d'ici deux ans.

Cependant, certains éléments de ce système fonctionnent déjà pour le moment, comme la saisie des paramètres de

met betrekking tot de toestand van het net door toestellen die tegen hoge snelheid over de weg rijden (met geautomatiseerde gegevensverwerking).

De gemeten parameters zijn: de overlangse wegdekkeffenheid, de dwarsvlakheid (spoorvorming), de stroefheid (adhesie) en de doorbuiging (draagvermogen).

Het systeem is aanvankelijk ontworpen voor de wegen met K.W.S.-verharding omdat deze veruit het vaakst periodieke onderhoudsbeurten krijgen. De aanpassing ervan voor de cementbetonwegen is aan de gang.

g) Fietspaden

De heer M. Olivier vraagt per provincie een vergelijkende tabel van de uitgevoerde werken voor fietspaden te geven en zulks voor de hele periode tijdens welke de huidige Minister van Openbare Werken het departement beheert. Hij wenst dat voor elke post het kredietbedrag en het aantal kilometer wordt opgegeven.

De Minister verstrekt de volgende tabel:

1. Globale lengte per provincie (toestand eind 1986):

Antwerpen	1 471 km
Brabant	839 km
West-Vlaanderen	1 255 km
Oost-Vlaanderen	1 579 km
Henegouwen	843 km
Luik	83 km
Limburg	1 293 km
Luxemburg	193 km
Namen	186 km
Totaal	7 742 km

2. Tijdens de afgelopen vijf jaar geïnvesteerde bedragen:

1982	477 miljoen F.
1983	415 miljoen F.
1984	504 miljoen F.
1985	443 miljoen F.
1986	210 miljoen F.

De Minister preciseert dat deze bedragen betrekking hebben op aannemingen die als hoofddoel het aanleggen van fietspaden hebben; daarnaast worden uiteraard ook fietspaden aangelegd in het kader van globale wegwerken waarin fietspaden begrepen zijn; het is evenwel onmogelijk te bepalen welke bedragen specifiek betrekking hebben op de fietspaden vergeleken met de totaalbedragen die aan wegwerken worden besteed.

3. Problemen per provincie

a) Antwerpen

De Liefkenshoektunnel

De heer Colla vraagt hoe ver het staat met het contract met de banken en wenst te weten wanneer de werken officieel zullen worden aangevangen.

l'état du réseau par des appareils circulant à grande vitesse sur la route (avec dépouillement informatisé des données).

Les paramètres mesurés sont: l'uni longitudinal, l'uni transversal (orniérage), la rugosité (adhérence) et la déflexion (portance).

Dans un premier temps, le système est conçu pour les routes à revêtements hydrocarbonés, ceux-ci étant de loin les plus sujets à des opérations d'entretien périodiques. Son adaptation au cas des routes en béton de ciment est en cours.

g) Pistes cyclables

M. M. Olivier demande que soit communiqué un tableau comparatif par province des réalisations en matière de pistes cyclables, pour l'ensemble de la période au cours de laquelle le présent Ministre des Travaux publics a été titulaire de ce département. Il souhaite que soient indiqués pour chaque poste le montant des crédits et le nombre de kilomètres.

En réponse, le Ministre communique le tableau suivant:

1. Longueur totale par province (situation fin 1986):

Anvers	1 471 km
Brabant	839 km
Flandre occidentale	1 255 km
Flandre orientale	1 579 km
Hainaut	843 km
Liège	83 km
Limbourg	1 293 km
Luxembourg	193 km
Namur	186 km
Total	7 742 km

2. Montants pour les cinq dernières années:

1982	477 millions de F.
1983	415 millions de F.
1984	504 millions de F.
1985	443 millions de F.
1986	210 millions de F.

Le Ministre précise que ces montants se rapportent aux travaux ayant pour objet principal la construction des pistes cyclables; d'autres pistes cyclables sont également construites dans le cadre de travaux routiers globaux dans lesquels des pistes cyclables sont incluses; déterminer les montants ayant trait spécifiquement aux pistes par rapport aux montants totaux de ces entreprises est cependant une tâche impossible.

3. Problèmes par province

a) Anvers

Tunnel de Liefkenshoek

M. Colla demande ce qu'il en est du contrat à signer avec les banques. D'autre part, quand le début officiel des travaux aura-t-il lieu?

De Minister betoogt dat het contract ondertekend is.

(Dit punt werd eveneens behandeld in het raam van de bespreking betreffende de alternatieve financiering, cfr. hierboven, A, 2).

b) Vlaams Brabant

A2 - Geluidshinder

De heer Vandenbroucke verstigt de aandacht op de drukke verkeersstroom op de A2 tussen Leuven en Brussel tijdens de piekuren. Die stroom wordt trouwens alsmáar groter en geeft aanleiding tot heel wat geluidshinder.

Spreker meent dat de enige echte oplossing op lange termijn er zal in bestaan het openbaar vervoer te verbeteren voor de pendelaars die in Brussel werken, maar dat het in een eerste fase dringend nodig is geluidwerende schermen op te stellen om de geluidshinder te verminderen.

Volgens hem is dat niet het geval geweest, aangezien nog geen enkel scherm werd geplaatst sedert de bijeenkomst met de ingenieurs van Openbare Werken in 1982. Sindsdien werden zonder resultaat aan de Minister van Openbare Werken niet minder dan 8 parlementaire vragen gesteld.

De heer Vandenbroucke herinnert aan de voornaamste elementen die in de antwoorden op die vragen vervat zijn.

De heer Vandenbroucke merkt op dat elk van die vragen verband houdt met hetzelfde probleem, maar dat de door de Minister verstrekte antwoorden in de loop van de tijden geëvolueerd zijn.

Nadat uit controles gebleken was dat het nodig was op bepaalde bijzonder gevoelige plaatsen geluidwerende schermen aan te brengen, werden de werken eerst aangekondigd voor 1984 en nadien voor het eerste kwartaal 1985; maar daar kwam niets van in huis. Vervolgens werden de plannen gewijzigd, aangezien eraan gedacht werd de klassieke schermen waarin aanvankelijk was voorzien, bij wijze van proef te vervangen door schermen in beton. De aanbesteding moest plaatsvinden in de loop van het tweede kwartaal 1985, maar ze werd een jaar uitgesteld en nadien verdaagd tot in 1987 (en dan nog enkel in het raam van het reserveprogramma).

Ten slotte blijkt nu uit de laatste verklaringen van de Minister dat in afwachting van de resultaten van een globale studie i.v.m. de geluidwerende schermen, in de nabije toekomst langs de A2 geen enkel soort schermen zal worden geplaatst.

De heer Vandenbroucke vraagt hoe dit moet worden geïnterpreteerd. Hij stelt met verwondering vast dat de kredieten voor de A2 wel voorhanden zijn maar dat zij bestemd zijn voor het aanbrengen van metalen vangrails op de middenberm. Hij ziet dan ook niet in waarop het Ministerie van Openbare Werken wacht om een oplossing te vinden voor het probleem van de geluidshinder dat volgens hem bijzonder ernstig en dringend is.

De heer Piot vestigt eveneens de aandacht op een gelijkaardig probleem te Wezemaal. Hij vraagt zich af waarom dit dossier op de lange baan wordt geschoven.

De Minister merkt op dat het omwille van de budgettaire beperkingen, waardoor de kredieten voor zijn Departement werden teruggebracht tot 64 % van de kredieten van 1985, absoluut noodzakelijk is nauwgezet de prioriteiten te bepalen voor de uit te voeren en geplande werken.

Le Ministre fait observer que le contrat est signé.

(Ce point a également été abordé dans le cadre de la discussion du financement alternatif, cf. supra, A,2).

b) Brabant flamand

A2 - Nuisances sonores

M. Vandenbroucke attire l'attention sur l'importance du trafic aux heures de pointe sur le tronçon de l'A2 entre Louvain et Bruxelles. Ce trafic, qui continue d'ailleurs à augmenter, entraîne une importante pollution sonore.

L'intervenant estime que si, à long terme, la seule solution véritable doit consister en l'amélioration des transports publics destinés aux navetteurs travaillant à Bruxelles, la pose d'écrans antibruit pour réduire les nuisances constitue une première mesure à prendre de toute urgence.

Il fait observer que tel ne semble pas avoir été le cas, puisque aucun écran n'a encore été posé, alors qu'une réunion avec les ingénieurs des Travaux publics a déjà eu lieu en 1982. Depuis lors, toujours sans résultat, pas moins de huit questions parlementaires sur ce sujet ont déjà été adressées au Ministre des Travaux publics.

M. Vandenbroucke rappelle les principaux éléments des réponses apportées à ces questions.

M. Vandenbroucke relève que, si chacune de ces questions mettait en évidence le même problème, les réponses données par le Ministre ont évolué au cours du temps.

En effet, après que la nécessité de placer des écrans antibruit en certains endroits particulièrement affectés se fut dégagée des contrôles effectués, les travaux furent d'abord annoncés pour 1984, puis pour le premier semestre de 1985 — sans que rien ne se fasse. Ensuite, ce fut le projet retenu qui évolua, puisqu'au lieu des écrans classiques initialement prévus, on envisagea, à titre expérimental, la pose d'écrans en béton; l'adjudication devait avoir lieu au cours du second semestre de 1985. Ceci fut cependant reporté d'un an d'abord, puis à 1987 (et, pour cette dernière date, seulement dans le cadre du programme de réserve).

Enfin, il ressort de la dernière prise de position du Ministre que, dans l'attente des résultats d'une étude globale sur les écrans antibruit, aucune construction de ce genre ne sera érigée le long de l'A2 dans un proche avenir.

M. Vandenbroucke se demande comment interpréter ceci. Il relève avec étonnement que des crédits sont cependant prévus pour l'A2, mais qu'ils sont destinés à la pose de glissières de sécurité métalliques dans le terre-plein central. Il ne comprend dès lors pas que le département des Travaux publics tarde à apporter une solution au problème de la pollution sonore, qui lui paraît autrement grave et urgent.

M. Piot attire également l'attention sur l'importance de ce problème à hauteur de Wezemaal. Il s'interroge sur les raisons qui ont fait ajourner ce dossier.

Le Ministre fait observer que les restrictions budgétaires ont eu pour effet de réduire les crédits alloués à son département à 64 % des crédits prévus en 1985; il est dès lors impérieux de fixer avec précision les priorités concernant les travaux prévus et à exécuter.

Hij betoogt dat hij niettegenstaande dit budgettaire probleem met het oog op een esthetisch verantwoorde keuze van de te gebruiken materialen die bovendien inspeelt op de technische evolutie, in zijn Departement een werkgroep heeft opgericht, die tot taak heeft:

- het uitvaardigen van nieuwe, aangepaste richtlijnen qua geluidshinderbestrijding;
- de studie van de technische en esthetische conceptie van de middelen om de geluidshinder tegen te gaan.

De conclusies van genoemde werkgroep zijn nog niet beschikbaar.

In verband met het specifiek probleem te Wezemaal, verklaart de Minister dat het uitstellen van de plaatsing van geluidwerende schermen langs de A2 te Wezemaal het gevolg is niet alleen van bedoelde nieuwe studies, maar ook van problemen van budgettaire aard ingevolge de drastische beperking van de kredieten.

Rekening houdend met de ernst van de toestand aldaar heeft hij evenwel beslist bedoelde geluidwerende schermen op te nemen in het programma 1988. De aanbesteding van de betrokken schermen zal worden gehouden in de 2^e helft van 1987, met vastlegging van de uitgave begin 1988.

A2 - Rustplaatsen

De heer Piot maakt zich zorgen over het aanleggen van rustplaatsen langs de A2. Naar hij vernomen heeft zou die aanleg heel wat terreinen in beslag nemen. Hij vraagt zich af of dat plan werkelijk beantwoordt aan een behoefte en vraagt hoever het staat met de globale studie van dat probleem.

De Minister wijst erop dat er oorspronkelijk langs de autosnelweg A2 een nevenbedrijf, in beide richtingen op het grondgebied van de gemeente Bekkevoort was gepland.

Ten gevolge van de vele stappen uit alle milieus, en vooral uit landbouwkringen (inzonderheid de Belgische Boerenbond) heeft de Minister evenwel beslist de aan gang zijnde onteigeningen ten behoeve van die installatie in Bekkevoort stop te zetten en werd aan de Commissie voor de Nevenbedrijven langs de autosnelwegen gevraagd de mogelijkheid te onderzoeken om in de plaats van een in Bekkevoort op te richten nieuw nevenbedrijf de reeds bestaande, voorlopige installatie in Wezemaal-Rotselaar aan te passen en uit te breiden, om zodoende aldaar een definitieve installatie te realiseren.

De Commissie voor de Nevenbedrijven heeft daarover nog geen advies uitgebracht. Toch moet de Minister constateren dat de Belgische Boerenbond die oplossing evenzeer contesteert als de aanleg van een volledig nieuw nevenbedrijf in Bekkevoort.

Verbinding tussen de A2 en de Tervuursesteenweg

De heer Vandenbroucke vraagt aandacht voor het probleem van de verbinding tussen de A2 en de Tervuursesteenweg. Voor dat project is op de begroting voor 1987 geen enkel krediet uitgetrokken.

De Minister betoogt dat de studie en het overleg aan de gang zijn.

Volgens de stand der studies, de beschikbare kredieten en de noodzakelijkheid der werken zal de uitvoering in een van de volgende programma's opgenomen kunnen worden.

Il fait part de la création, en dépit de ce problème budgétaire, d'un groupe de travail au sein de son département, en vue d'aboutir à un choix des matériaux à utiliser qui soit justifié du point de vue esthétique et qui tienne compte de l'évolution technique. La tâche assignée à ce groupe de travail consiste à :

- élaborer des directives nouvelles et appropriées en matière de lutte contre le bruit;
- étudier la conception technique et esthétique des mesures à prendre concernant les nuisances sonores.

Les conclusions de ce groupe de travail ne sont pas encore disponibles.

En ce qui concerne le cas particulier de Wezemaal, le Ministre précise que l'ajournement de l'installation des écrans antibruit prévus le long de l'autoroute A2 est dû tant à cette nouvelle étude qu'à des problèmes d'ordre budgétaire, vu la limitation draconienne des crédits.

Compte tenu de la gravité de la situation sur place, le Ministre a toutefois décidé d'inscrire les écrans antibruit en question au programme de 1988. L'adjudication de ces écrans aura lieu dans la seconde moitié de 1987 et l'engagement des dépenses début 1988.

A2 - Aires de repos

M. Piot s'inquiète d'un projet de création d'aires de repos le long de l'A2. Il fait état de rumeurs selon lesquelles les surfaces de terrain nécessitées par cette réalisation seraient importantes. Il se demande si ce projet répond réellement à un besoin et souhaite dès lors savoir où en est l'étude globale de ce problème.

Le Ministre indique que l'installation annexe prévue initialement dans les deux sens le long de l'autoroute A2, devrait être aménagée sur le territoire de la commune de Bekkevoort.

A la suite de nombreuses interventions de tous les milieux, et surtout des milieux agricoles (notamment du « Belgische Boerenbond »), le Ministre a toutefois décidé d'arrêter les expropriations en cours. Il a alors demandé à la Commission des Installations annexes le long des autoroutes d'examiner la possibilité d'adapter et de développer l'installation provisoire existant à Wezemaal-Rotselaar, afin d'y réaliser une installation définitive en lieu et place d'une nouvelle construction à Bekkevoort.

La Commission des Installations annexes n'a pas encore émis d'avis. Le Ministre constate néanmoins que le « Belgische Boerenbond » conteste cette solution tout autant que l'aménagement d'une toute nouvelle installation à Bekkevoort.

Liaison A2 - Chaussée de Tervueren

M. Vandenbroucke attire l'attention sur les problèmes de la liaison entre l'A2 et la Chaussée de Tervueren. Aucun projet n'est prévu pour cet endroit au budget 1987.

Le Ministre indique que les études et les concertations sont en cours.

En fonction de l'état d'avancement de ces études ainsi que de la disponibilité des crédits et de la nécessité des travaux, l'exécution de ce projet pourra figurer dans un prochain programme.

E40 - Geluidshinder en verkeersopstoppingen.

De heer Piot vraagt of het stopzetten van de plaatsing van geluidsschermen, in afwachting dat de resultaten gekend zijn van de aan de gang zijnde studies over de diverse beschikbare systemen, eveneens geldt voor Bertem langs de E40.

De Minister antwoordt dat bedoelde geluidsschermen weldra zullen geplaatst ter hoogte van de Paardenstraat. De betrokken ondernemer heeft opdracht ontvangen om die werken aan te vangen.

De heer A. Vermeiren wijst op gelijkaardige problemen in Sterrebeek en te Zaventem.

De Minister antwoordt dat eerlang een akoestische studie zal worden verricht.

De heren Piot en Vermeiren vragen eveneens aandacht voor de verkeersopstoppingen die zich elke dag voordoen op de E40 evenals op het verkeersknooppunt aan de Brusselse Ring.

De Minister geeft toe dat zich haast dagelijks verkeersmoeilijkheden voordoen tijdens de ochtendspits, op de autosnelweg E40 tussen Bertem en de Grote Ring rond Brussel.

De oorzaken daarvan zijn de flessenhals die wordt gevormd door de tunnels van het Reyerscomplex en de moeilijkheden die eigen zijn aan het binnenrijden van Brussel, de vertraging van het verkeer vóór het verkeersknooppunt met de Ring om Brussel te Zaventem, en het toegenomen verkeer op die autosnelweg.

Ten einde de verkeershinder aldaar te verminderen is beslist tussen de uitrit 21 te Nossegem - Sterrebeek en het verkeersknooppunt met de ring om Brussel in de richting van de hoofdstad de pechstrook om te bouwen tot 4^{de} rijstrook. Die rijstrook wordt voorbehouden aan het rechtsafslaand verkeer naar de ring om Brussel. Tevens zullen de inloopstroken op de ringautosnelweg aangepast worden. De werken daartoe werden opgenomen in het programma 1987 onder artikel 533.01.021, voor een bedrag van 9,4 miljoen F. De werken zullen vóór de jaarlijkse vakantie voltooid zijn.

N3

De heer Vandenbroucke meent dat het wegvak van de N3 tussen Leuven en Tienen moet worden aangepast met name om de fietsers beter op te vangen.

De Minister bevestigt dat de studies en het overleg aan de gang zijn. De voorwaarden waarvan de uitvoeringstermijn voor die werken afhangt zijn dezelfde als die welke gelden voor de geplande verbinding tussen de autoweg A2 en de Tervuursesteenweg (zie *hierboven*).

c) Waals-Brabant

A8

De heer Féaux constateert dat de aanleg van die weg, waarvan het project heel wat kritiek van ecologische aard te verwerken kreeg, lijkt te zijn uitgesteld.

Hij vraagt of de bedragen die aanvankelijk voor dat project werden uitgetrokken, naar andere werken werden overgeheveld.

De Minister wijst erop dat geen enkel krediet betreffende de A8 werd overgedragen.

E40 - Nuisances sonores et bouchons.

M. Piot demande si l'arrêt du placement d'écrans antibruit, aussi longtemps que ne seront pas connus les résultats de l'étude comparative sur les différents systèmes disponibles, est également d'application à Bertem, le long de l'E40.

Le Ministre répond que les écrans antibruit en question seront installés prochainement, à la hauteur de la « Paardenstraat ». L'entrepreneur concerné a reçu l'ordre d'entamer les travaux.

M. Vermeiren signale des problèmes du même ordre, à hauteur de Sterrebeek et de Zaventem.

Le Ministre répond qu'une étude acoustique sera faite prochainement.

MM. Piot et Vermeiren attirent également l'attention sur le problème des embouteillages qui se forment quotidiennement sur l'E40 et sur l'échangeur avec le ring de Bruxelles.

Le Ministre reconnaît l'existence de difficultés de circulation quasi journalières à l'heure de pointe du matin, sur l'autoroute E40 entre Bertem et le grand ring de Bruxelles.

Les causes de ces problèmes sont le goulot formé par les tunnels du complexe Reyers et les difficultés propres à l'entrée dans la ville de Bruxelles, le ralentissement de la circulation avant l'échangeur de Zaventem sur le ring de Bruxelles et le trafic accru sur l'autoroute elle-même.

Afin de réduire les difficultés de circulation à cet endroit, il a été décidé de faire transformer la bande d'arrêt d'urgence entre la sortie n° 21 à Nossegem - Sterrebeek et l'échangeur sur le ring de Bruxelles en une quatrième bande de circulation en direction de la capitale. Cette bande de circulation sera réservée au trafic bifurquant à droite vers le ring de Bruxelles. Les bandes d'accélération sur l'autoroute de ceinture seront adaptées de la même manière. Les travaux visés ont été repris au programme 1987 à l'article 533.01.021 pour un montant de 9,4 millions de F. Ils seront achevés avant les congés payés.

N3

M. Vandenbroucke est d'avis que le tronçon de la N3 situé entre Louvain et Tirlemont devrait être aménagé, entre autres pour améliorer la situation des cyclistes.

Le Ministre indique que les études et les concertations sont en cours. Les conditions déterminant le délai d'exécution de ces travaux sont les mêmes que celles mentionnées pour le projet de liaison entre l'autoroute A2 et la chaussée de Tervueren (cf *supra*).

c) Brabant wallon

A8

M. Féaux constate que la réalisation de cette route, dont le projet avait suscité de nombreuses critiques d'ordre écologique, semble avoir été reportée.

Il demande si les montants initialement prévus pour ce projet ont été transférés à d'autres travaux.

Le Ministre signale qu'aucun crédit concernant l'A8 n'a été reporté.

In 1986 werd een krediet van 244 miljoen F toegekend voor de aanleg van het vak Ghilenghien-Bassilly.

In 1987 is een krediet van 272 miljoen F uitgetrokken voor het vak Hacquegnies-Mainvault.

N25 — Corroy-le-Grand — Nijvel

De heer Féaux betreurt dat het krediet voor die weg niet op het reserveprogramma voorkomt.

Hij merkt op dat het hier gaat om een verbinding die voor Brabant van belang is. Derhalve vindt hij dat de aanleg ervan moet worden bespoedigd.

De Minister antwoordt dat het vak Courroy-le-Grand-Genappe van de N5 Brussel-Charleroi in aanleg is. Het wordt in juli 1987 voltooid en ingereken.

Het vak Genappe-Promelles komt voor op het reserveprogramma 1987 en zal in 1989 worden uitgevoerd (verwachte bedrag 160 miljoen F).

Het resterende gedeelte Promelles-Thisnes zal na 1990 worden aangelegd (bedrag: 200 miljoen F).

E411: geluidsschermen

De heer Féaux verheugt zich erover dat in Waver een dergelijk geluidsscherm wordt aangelegd, maar hij betreurt dat al jaren niet weer gesproken wordt van een gelijkaardig scherm in Wauthier-Braine.

De Minister antwoordt dat op de begroting 1987 voor elke Waalse provincie een bedrag van ongeveer 20 miljoen is uitgetrokken voor de plaatsing van geluidsschermen.

De dienst Waals-Brabant heeft een dergelijk budget ter beschikking. Het zal gebruik worden voor het viaduct te Waver op de E411.

Voor het viaduct in Wauthier-Braine blijkt uit een studie dat de geluidsschermen een hoogte van 1,8 meter zouden moeten hebben over een lengte van 400 meter en een hoogte van 3 meter over een lengte van 1,88 meter (kritiek punt).

De laterale stabiliteit van het viaduct zou door dergelijke geluidsschermen op de helling komen te staan.

Het project werd dan ook geschrapt.

d) Brussel-Hoofdstad

Stallestraat

De heer Féaux wil weten binnen welke termijn de Stallestraat wordt aangelegd.

De Minister antwoordt dat de aanvang van de werken gepland is voor na de vakantie 1987. De werken zouden ongeveer één jaar duren.

Belliard-tunnel

De heer Féaux verwondert zich erover dat het voor de Belliard-tunnel uitgetrokken krediet niet onder de post Brussel-Hoofdstad maar onder de categorie « niet-opgedeeld » is geboekt (Stuk 4/16-811/1-86/87, p. 156).

De Minister antwoordt dat het Comité ad hoc « Bouwprogramma voor de Europese Instellingen » ter vergadering van 24 oktober 1986 het volgende heeft besloten:

En 1986, un crédit de 244 millions de F a été alloué à la construction de la section Ghilenghien-Bassilly.

En 1987, un crédit de 272 millions de F est prévu pour la section Hacquegnies-Mainvault.

N 25 — Corroy-le-Grand — Nivelles

M. Féaux déplore que le crédit destiné à cette route ne figure que dans le programme de réserve.

Il fait observer qu'il s'agit là d'une liaison importante pour le Brabant. Il estime dès lors qu'il faudrait en accélérer la réalisation.

Le Ministre répond que la section Corroy-le-Grand-Genappe de la N5 Bruxelles-Charleroi est en cours de construction. Elle sera terminée et inaugurée en juillet 1987.

En ce qui concerne le tronçon Genappe-Promelles, celui-ci est prévu au programme de réserve 1987 et sera réalisé en 1989 (montant prévu: 160 millions de F).

La partie restante Promelles - Thisnes sera réalisée après 1990 (montant: 200 millions de F).

E411: écrans antibruit

M. Féaux se réjouit de ce qu'une telle réalisation soit prévue à Wavre, mais déplore qu'une demande similaire d'écran antibruit à Wauthier-Braine reste ignorée depuis plusieurs années.

Le Ministre répond que le budget 1987 prévoit dans chaque province wallonne un montant d'environ 20 millions pour le placement d'écrans antibruit.

Le service du Brabant wallon dispose d'un tel budget; il sera affecté au viaduc de Wavre sur l'E411.

En ce qui concerne le viaduc de Wauthier-Braine, l'étude réalisée démontre que les écrans antibruit devraient avoir une hauteur de 1,8 m sur une longueur de 400 m et une hauteur de 3 m sur une longueur de 1,88 m (endroit critique).

La stabilité latérale du viaduc serait compromise par de tels écrans antibruit.

Ce projet a dès lors été abandonné.

d) Bruxelles-capitale

Rue de Stalle

M. Féaux s'informe du délai de réalisation de la rue de Stalle.

Le Ministre répond que le début des travaux est prévu après les congés de 1987. Les travaux devraient durer environ un an.

Tunnel-Belliard

M. Féaux s'étonne de ce que le crédit prévu pour le tunnel Belliard soit répertorié non pas sous le poste « Bruxelles-Capitale », mais dans la catégorie « non réparti » (Doc. 4/16-811/1-86/87, p. 156).

Le Ministre répond que le Comité ad hoc « Programme de construction pour les institutions européennes » a, en sa réunion du 24 octobre 1986, pris la décision suivante:

« De Minister van Openbare Werken zal onverwijld aan het M. C. E. S. C. voorstellen overmaken inzake :

- een alternatieve financiering;
- of, indien deze niet wordt aanvaard, een financiering ten laste van het gedeelte dat niet opgedeeld is tussen de Gemeenschappen in het budget van Openbare Werken. »

Op de begroting voor 1987 werd derhalve het bedrag van 1,8 miljard F als « niet-opgedeeld » uitgetrokken.

Ingeval die alternatieve financiering tot een goed einde wordt gebracht, zou dat bedrag over de verschillende Gewesten van het land worden verdeeld.

e) West-Vlaanderen

De heer M. Olivier wijst erop dat vertegenwoordigers van Kortrijk op het kabinet van Openbare Werken werden ontvangen en dat ze toen de indruk hebben opgedaan dat zij erin geslaagd waren hun punten van zorg ter kennis te brengen.

Hij constateert met spijt dat de begroting nauwelijks plaats inruimt voor de prioriteiten die tijdens die vergadering werden vastgesteld.

De Minister kondigt aan dat hij ingevolge het onderhoud dat hij op 19 januari 1987 met een delegatie van parlementsleden van het arrondissement Kortrijk heeft gehad, besloten heeft de volgende werken te plannen :

- R8 - A14 (« Ei van Kortrijk ») — bouw van 5 bruggen

De nodige schikkingen worden getroffen opdat de aanbesteding van die bruggen in de tweede helft van 1987 kan plaats hebben.

- R8 — Viaduct over de Leie en de N43

In afwachting van de bouw van het viaduct werd de CAR-COV-commissie (Commissie voor de ongevallen op de weg) belast met een onderzoek over de toestand ter plaatse van de kruising met de N43. Zij moet de Minister passende voorstellen doen om de verkeersveiligheid daar te verbeteren.

- N36 (ex N308)

In verband met de verbinding van de omleiding van Deerlijk met de N43 heeft hij besloten die werken in het programma 1988 op te nemen. De nodige onteigeningen zullen in 1987 worden uitgevoerd.

- Noordelijk uitvalsweg van Kortrijk - doortrekken parallelwegen

Die werken worden in het programma 1988 opgenomen.

- Bestaande Rijkswegen — onderhoud en veiligheid

a) N43 - Centrum Harelbeke

Het bestuur van Openbare Werken werd verzocht dat dossier aan de bijzondere Commissie voor Verkeersveiligheid voor te leggen.

b) N43 - Vak Harelbeke-St.-Eloois-Vijve.

De nodige herstellingswerken zullen uitgevoerd worden ten laste van de begroting 1987 - art. 536.01 (onderhoud).

« Le Ministre des Travaux publics soumettra sans retard au C.M.C.E.S., des propositions en ce qui concerne :

- un financement alternatif;
- ou, si celui-ci n'est pas accepté, un financement à charge de la part non répartie entre les Communautés du budget des Travaux publics. »

La somme de 1,8 milliard de F a donc été prévue au budget 1987 en « non réparti ».

En cas d'aboutissement du financement alternatif, cette somme sera reportée entre les différentes régions du pays.

e) Flandre occidentale

M. M. Olivier rappelle que des représentants de Courtrai ont été reçus au cabinet des Travaux publics et qu'ils ont alors eu l'impression d'avoir pu faire comprendre leurs soucis.

Il est déçu de constater que le budget n'accorde guère de place aux priorités définies au cours de cette rencontre.

Le Ministre annonce qu'à la suite de l'entretien qu'il a eu le 19 janvier 1987 avec une délégation de parlementaires de l'arrondissement de Courtrai, il a décidé de prévoir les travaux suivants :

- R8 - A14 (« Ei van Kortrijk ») — construction de 5 ponts

Les dispositions nécessaires seront prises afin que l'adjudication de ces ponts puisse avoir lieu dans la deuxième moitié de 1987.

- R8 — Viaduc au-dessus de la Lys et de la N43

En attendant la construction du viaduc, la Commission CAR-COV (Commission des accidents de la route) a été chargée de procéder à une enquête sur la situation à l'endroit du carrefour avec la N43 et de soumettre au Ministre des propositions adéquates en vue d'y améliorer la sécurité routière.

- N36 (anciennement N308)

En ce qui concerne la liaison du contournement de Deerlijk avec la N43, il a été décidé d'inscrire ces Travaux au programme 1988. Il sera procédé aux expropriations nécessaires en 1987.

- Route de sortie nord de Courtrai — Prolongement de routes parallèles

Ces travaux seront inscrits au programme de 1988.

- Routes de l'Etat actuelles — Entretien et sécurité

a) N43 — Centre de Harelbeke

L'Administration des Travaux publics a été priée de soumettre ce dossier à la Commission spéciale de la sécurité routière.

b) N43 — Section Harelbeke-Sint-Eloois-Vijve

Les travaux de réfection nécessaires seront exécutés à charge du budget 1987 — Art. 536.01 (entretien).

c) N36 — *oud gedeelte te Kaster*

Dat vak wordt eveneens hersteld ten laste van de begroting 1987 — art. 536.01.

— *Rijwielpaden*

a) N43 — *Sint-Eloois-Vijve*

De fietspaden zullen in 1988 worden aangelegd.

b) N50 — *Kortrijk-Kooigem (Oostkant)*

Het fietspad is eveneens op de begroting van 1988 uitgetrokken.

c) N36 — *Ingooigem-Vichte*

Het fietspad is eveneens op de begroting van 1988 ingeschreven.

d) N36 — *Kuurne-Harelbeke*

Opdracht werd gegeven het nodige te doen om de uitvoering van dat project te bespoedigen.

e) N382 — *Anzegem - Wijk « Kruisweg »*

Die werken zullen met onderhoudskredieten worden uitgevoerd.

Toeristische bewegwijzering aan de kust.

De heer Ghesquière vraagt wat dienaangaande gepland is.

De Minister antwoordt dat de aanvragen voor het verkrijgen van een toeristische bewegwijzering aan de kust worden onderzocht.

Verschillende gemeenten hebben gevraagd om in aanmerking te komen voor de toeristische bewegwijzering (bruine borden). Die aanvragen liggen thans ter studie.

Bewegwijzering van toeristische activiteit, campings, hotels, enz., wordt eveneens door het departement van Openbare Werken onderzocht.

Een werkgroep heeft onder meer tot taak onderrichtingen op te stellen aangaande de voorwaarden en het concept van die bewegwijzering.

Omlegging van RW N31 Brugge-Zeebrugge.

De rapporteur herinnert eraan dat de omlegging van Rijksweg n° 31 Brugge-Zeebrugge ten westen van de in uitvoering zijnde transportzone in uitzicht gesteld wordt. Daartoe is evenwel een wijziging van het gewestplan noodzakelijk. Hoe ver is dat dossier gevorderd?

De Minister vestigt de aandacht op het feit dat de aanvraag om een wijziging van het gewestplan reeds lang geleden gedaan werd. Totnogtoe heeft de Gemeenschapsminister van Binnenlandse Zaken en Ruimtelijke Ordening die aanvraag evenwel nog niet beantwoord. Dat probleem kwam aan de orde op een vergadering die plaats had op het Brugse stadhuis en waaraan afgevaardigden van het departement van Openbare Werken, van het departement van Ruimtelijke Ordening en van de stad Brugge hebben deelgenomen.

Aangezien het nieuwe tracé slechts een geringe verlegging van het oorspronkelijke tracé met zich brengt, het tweede

c) N36 — *ancienne partie de Kaster*

Cette section sera également réparée à charge du budget 1987 — art. 536.01.

— *Pistes cyclables*

a) N43 — *Sint-Eloois-Vijve*

Les pistes cyclables seront construites en 1988.

b) N50 — *Courtrai-Kooigem (côté est)*

La piste cyclable sera également prévue au budget 1988.

c) N36 *Ingooigem-Vichte*

La piste cyclable sera également inscrite au budget 1988.

d) N36 — *Kuurne-Harelbeke*

L'ordre a été donné de faire le nécessaire en vue d'accélérer l'exécution de ce projet.

e) N382 — *Anzegem - Quartier dit « Kruisweg »*

Ces travaux seront exécutés avec des crédits d'entretien.

Signalisation touristique à la côte

M. Ghesquière demande ce qui est prévu à ce sujet.

Le Ministre répond que les demandes pour une signalisation touristique à la côte sont en train d'être examinées.

Plusieurs communes ont demandé à être désignées dans le cadre de la signalisation touristique (panneaux de couleur brune). Cette demande est à l'étude.

La signalisation des activités touristiques, des campings, des hôtels, etc., est également étudiée par le département des Travaux publics.

Un groupe de travail a entre autres pour tâche d'établir des instructions sur les conditions et la conception de cette signalisation.

Détournement de la N31 Bruges-Zeebrugge.

Le rapporteur rappelle que le détournement de la N31 Bruges-Zeebrugge à l'ouest de la zone de transport en exécution est prévu, mais qu'une modification du plan de secteur s'avère nécessaire pour ce faire. Il s'informe sur l'état d'avancement du dossier.

Le Ministre attire l'attention sur le fait que la demande de modification du plan de secteur a été faite il y a déjà bien longtemps. Toutefois, jusqu'à maintenant, aucune réponse du Ministre communautaire des Affaires intérieures et de l'Aménagement du Territoire n'est parvenue. Le problème a fait l'objet d'une réunion, qui a eu lieu à l'hôtel de ville de Bruges et à laquelle ont participé des délégués du département des Travaux publics, du département de l'Aménagement du Territoire et de la Ville de Bruges.

Etant donné que le nouveau tracé ne signifie qu'un léger déplacement du tracé original, que la deuxième section du

gedeelte van dat tracé de op het gewestplan voorkomende industriezone doorkruist en de bedoelde weg om de transportzone heen zal lopen, beantwoordt het voorgestelde tracé aan het gestelde oogmerk.

Het nodige werd gedaan om een inventaris op te maken van de knelpunten tussen enerzijds hetgeen waarin het gewestplan voorziet en anderzijds de plannen en bedoelingen met betrekking tot de infrastructuur ervan.

Gelet op het bovenstaande kan overeenkomstig artikel 20 van het koninklijk besluit van 28 december 1872 betreffende de toepassing van de voorschriften van het gewestplan een bouwvergunning worden uitgereikt.

Brug van Lichtervelde.

De heer Vankeirsbilck vraagt om opheldering omtrent het geschil dat tussen het departement van Openbare Werken en de N. M. B. S. schijnt te zijn gerezen in verband met het dossier van de brug die over de spoorweg te Lichtervelde moet worden gebouwd.

Hij herinnert dat in het raam van de bespreking van de begroting voor 1986 gezegd werd dat dit project spoedig uitgevoerd zou worden. Wat is de stand van zaken?

De Minister antwoordt dat de bedoelde brug door de N. M. B. S. op 8 augustus 1986 aanbesteed werd voor een bedrag van 33 145 488 F, waaraan nog 26 951 124 F moeten worden toegevoegd voor algemene kosten en spoorwerken die door de N. M. B. S. moeten worden uitgevoerd.

Aangezien om redenen van budgettaire beperkingen op de begroting van het Wegenfonds 1986 geen kredieten voor die werken waren uitgetrokken kon dit aanbestedingsdossier niet behandeld worden in 1986.

Die werken komen voor op de begroting van het Wegenfonds 1987 maar de Inspectie van Financiën heeft een ongunstig advies uitgebracht waardoor alle problemen met betrekking tot de overeenkomst van 24 augustus 1981 inzake het factureren van de algemene kosten door de N. M. B. S. aan de Minister van Begroting moeten worden voorgelegd; de N. M. B. S. heeft immers die overeenkomst in andere gevallen niet nageleefd.

Dit vraagstuk wordt thans bestudeerd.

Verbinding A14-A17.

De heer Vankeirsbilck pleit voor het aanleggen van Rijksweg 36, waardoor de verbinding van de A14 met de A17 tussen Roeselare en Izegem tot stand moet komen.

De Minister antwoordt dat de grondwerken voor het vak Bavikhovestraat - Beverenstraat, omvattende de opritten tot de brug over de Leie te Harelbeke, in uitvoering zijn.

Op het programma 1988 wordt in de aanleg van het vak tussen de bestaande omleiding van Deerlijk en rijksweg N43 Gent - Kortrijk voorzien.

In het ontwerp-driejarenprogramma voor investeringen 1988 - 1989 - 1990 van het Wegenfonds, is voor 1989 een bedrag van 130 miljoen F uitgetrokken voor de bouw van de brug over de Leie te Harelbeke.

Wegenproblemen die voortvloeien uit de aanleg van de haven van Zeebrugge

De heer Leclercq herinnert eraan dat het verkeer van vrachtwagens die zwaar materiaal vervoeren, sterk is toegenomen tengevolge van de aanleg van de haven van Zee-

brug. Het tracé traverse la zone industrielle prévue au plan de secteur et que la route en question constitue un détournement de la zone de transport, le tracé proposé correspond à sa destination.

Le nécessaire a été fait pour établir l'inventaire des points de conflit entre ce qui est prévu au plan de secteur d'une part et les intentions et plans relatifs aux travaux d'infrastructure d'autre part.

Vu ce qui précède, un permis de bâtir peut être délivré conformément à l'article 20 de l'arrêté royal du 28 décembre 1872 sur l'application des prescriptions du plan de secteur.

Pont de Lichtervelde.

M. Vankeirsbilck s'interroge sur le différend qui semble exister entre le département des Travaux publics et la S. N. C. B. en ce qui concerne le dossier du pont à construire par-dessus la voie de chemin de fer à Lichtervelde.

Il rappelle les propos tenus à ce sujet dans le cadre de la discussion du budget pour 1986: l'intention était de mettre rapidement ce projet à exécution; qu'en est-il à l'heure actuelle?

Le Ministre répond que le pont en question a été mis en adjudication par la S. N. C. B. en date du 8 août 1986, pour un montant de 33.145.488 F auquel il faudra ajouter 26.951.124 F pour les frais généraux et pour des travaux ferroviaires à exécuter par la S. N. C. B.

Etant donné que, pour des raisons de restrictions budgétaires, ces travaux n'étaient pas prévus au budget du Fonds des Routes 1986, ce dossier d'adjudication n'a pu être traité en 1986.

Ces travaux sont prévus au Budget du Fonds des Routes 1987. Cependant, l'Inspection des Finances a émis un avis défavorable. A la suite de ceci, toute la problématique de la convention du 24 août 1981 sur la facturation des frais généraux par la S. N. C. B. doit être soumise au Ministre du Budget, parce que, dans d'autres cas, la S. N. C. B. n'a pas respecté cette convention.

Ce problème est actuellement à l'examen.

Liaison A14-A17.

M. Vankeirsbilck plaide pour la réalisation de la R36 qui doit assurer la liaison entre l'A14 et l'A17 entre Roulers et Izegem.

Le Ministre indique que les travaux de terrassement du tronçon Bavikhovestraat - Beverenstraat, comportant les accès au pont sur la Lys à Harelbeke, sont en exécution.

Le tronçon situé entre le contournement existant de Deerlijk et la N43 Gand-Courtrai est prévu au programme 1988.

Dans le projet de programme des investissements 1988-1989-1990, un montant de 130 millions de F est prévu pour la construction du pont sur la Lys à Harelbeke.

Problèmes routiers liés à la construction du port de Zeebrugge

M. Leclercq rappelle que la construction du port de Zeebrugge a engendré un important trafic de camions transportant des matériaux lourds. Les routes empruntées

brugge. De wegen waarlangs deze vrachtwagens Zeebrugge bereiken, zijn erg beschadigd.

Spreker wil zich ervan vergewissen dat het departement van Openbare Werken — zoals voorheen reeds werd beloofd — zich zal belasten met de herstelling van de beschadigde wegen, zodra de grote werken in de haven zijn beëindigd.

De Minister verklaart dat de vooruitzichten i.v.m. de geplande werken in de omgeving van Zeebrugge de volgende zijn:

— op het ontwerp-programma 1988 werd de N300 voorzien tussen Knokke-Heist en Ramskapelle. Raming: 48 miljoen F;

— in 1990 wordt op het 3-jarenprogramma de modernisering van de N376 tussen Brugge en Sluis voorzien. Raming: 120 miljoen F.

f) Oost-Vlaanderen.

RW 49: geluidswerende schermen

De heer De Weirde vestigt de aandacht op het probleem van Zelzate, waar de geluidshinder het aanbrengen van geluidswerende schermen uiterst noodzakelijk maakt. Hij wijst erop dat een dergelijke maatregel door de Minister goedgekeurd was, maar dat daaraan nog geen begin van uitvoering is gegeven.

De Minister herinnert aan de oprichting van een commissie die tot taak heeft om de voorschriften uit te werken voor het ontwerpen van geluidswerende schermen en voor de criteria volgens welke ze moeten worden geplaatst.

Hij is echter nog niet in het bezit van de conclusies van die commissie.

Zodra dat wel het geval is, zullen geluidswerende schermen die aan de vereisten beantwoorden, worden aangebracht. Tegelijkertijd worden die schermen ook geplaatst aan de tunnel van Zelzate.

g) Henegouwen

Autowegen te Charleroi

De Voorzitter vraagt binnen welke termijn de voltooiing van de grote ring van Charleroi in uitzicht gesteld wordt. Wanneer zal de ring meer bepaald verbonden worden met het westelijk deel van de Waalse autoweg? Welke oplossingen zullen worden uitgedokterd voor de problemen van de zuidelijke uitvalsweg, vooral wat de aansluiting met de Route Charlemagne betreft?

De Voorzitter merkt op dat op die plaats ernstige problemen met name op het stuk van de veiligheid bestaan.

De Minister zegt dat de voltooiing van de grote ring van Charleroi tegen 1 juli 1988 in uitzicht gesteld wordt.

In verband met de zuidelijke uitvalsweg van die ring naar RW 5 worden twee oplossingen overwogen:

1) de bestaande autowegverbinding tussen de zuidelijke delen van de kleine en de grote ring verlengen tot in Somzée;

2) RW 5 doortrekken in de richting van het oostelijk deel van de grote ring.

Die beide oplossingen stuiten evenwel op plaatselijk verzet.

par ce trafic lourd se sont considérablement dégradées.

L'intervenant veut s'assurer de ce que, ainsi qu'il avait été promis dans le passé, le département des Travaux publics prendra en charge la réfection des routes endommagées, une fois la phase de grande activité de construction terminée.

Le Ministre déclare que les prévisions relatives aux travaux programmés dans les environs de Zeebrugge sont les suivantes:

— au projet de programme 1988, la N300 de Knokke-Heist à Ramskapelle a été prévue. Estimation: 48 millions de F;

— en 1990 est prévue au programme triennal la modernisation de la N376 entre Bruges et Sluis. Estimation: 120 millions de F.

f) Flandre orientale.

N49: écrans antibruit

M. De Weirde attire l'attention sur le problème qui se pose à Zelzate, où il estime que la pollution sonore rend la pose d'écrans antibruit particulièrement urgente. Il fait observer qu'une mesure en ce sens avait été approuvée par le Ministre, mais qu'elle n'a pas encore reçu d'exécution.

Le Ministre rappelle la constitution d'une commission qui a comme mission d'établir les prescriptions en matière de conception et de critères d'application des écrans antibruit.

Il signale qu'il ne dispose pas encore des conclusions de cette commission.

Dès que ces conclusions seront établies, les écrans antibruit seront placés, conformément aux conditions requises. Les écrans antibruit au tunnel de Zelzate seront également placés à ce moment.

g) Hainaut

Autoroutes de Charleroi

Le Président demande dans quel délai est prévu l'achèvement du grand ring de Charleroi. Plus particulièrement, quand le ring sera-t-il relié à la partie occidentale de l'autoroute de Wallonie? Quelles solutions seront apportées aux problèmes du débouché sud, surtout en ce qui concerne la liaison avec la route Charlemagne?

Le Président fait observer que des problèmes importants se posent à cet endroit, essentiellement en matière de sécurité.

Le Ministre indique que la date d'achèvement prévue pour le grand ring de Charleroi est le 1^{er} juillet 1988.

En ce qui concerne le débouché sud de ce ring vers la N 5, deux solutions sont envisagées:

1) prolonger la liaison autoroutière existante entre les parties méridionales du petit et du grand ring jusqu'à Somzée;

2) relier la N 5 vers la partie orientale du grand ring.

Ces deux solutions se heurtent toutefois à des oppositions locales.

Weg van de Basse-Sambre

De Voorzitter wijst op het belang voor de streek van Charleroi van de verbindingsweg tussen die streek en het Naamse.

Hij informeert naar het tijdschema van de bedoelde werken.

De Minister antwoordt dat het baanvak Farciennes-Pironchamps, dat de voltooiing van de weg van de Basse-Sambre mogelijk zal maken, voor 308 705 594 F aanbesteed werd. De firma Delbrassine zal die werken, welke drie jaar zullen duren, uitvoeren.

De notificatie zal in de loop van het tweede kwartaal van 1987 plaatsvinden.

De duur der werken is voorzien op drie jaar.

Omleiding van Frasnes-lez-Gosselies

De Voorzitter vraagt wanneer die werken voltooid zullen zijn.

De Minister antwoordt dat de onteigeningen aan de gang zijn. De voor de openstelling van die omleiding in uitzicht gestelde termijn is vijf jaar. Normaliter vangen de werken in 1988 aan.

h) *Luik**Brug over de «Eau Rouge»*

De heer Féaux merkt op dat in de begroting eens te meer een bedrag is uitgetrokken voor het overbruggingsproject van de «Eau Rouge», maar dat het bedrag ditmaal kleiner is dan voorheen. Hij vraagt zich af waarom dat bedrag zo gering is.

Bovendien wil hij weten of er reeds een tijdschema voor de uitvoering is uitgewerkt.

De Minister antwoordt dat de kostprijs van de brug over de «Eau Rouge» op 675 miljoen wordt geraamd. De begroting 1987 voorziet in een bedrag van 350 miljoen F. Die van 1988 zal in een bedrag van 335 miljoen F voorzien.

i) *Limburg:**Contract voor Limburg*

De heer Sauwens herinnert eraan dat op 29 april jl. door de nationale, de gewestelijke, de provinciale en de Europese autoriteiten verbintenissen werden aangegaan in het kader van een contract voor Limburg.

Hij wil weten wat de concrete gevolgen zijn van die verbintenissen voor het departement van Openbare Werken, in het bijzonder wat de fietspaden betreft.

De Minister herinnert aan de projecten tot aanleg van fietspaden, waarvoor in de begroting 1987 kredieten zijn uitgetrokken (zie Stuk n° 4/16 - 811/1 - 1986/1987, p. 163).

Hij voegt eraan toe dat de in voorbereiding zijnde begroting 1988 voorziet in de aanleg van de volgende fietspaden:

	Miljoenen frank
N 716 Nieuwerkerken - Herk-de-Stad	50
N 721 Bree, tussen Grote en Kleine Ring	8
N 717 Lummen - Schulen	18
N 751 Hasselt - station - Havenkom	9
N 79 St.-Truiden - Borgloon, eerste deel	25

Route de la Basse-Sambre

Le Président souligne l'importance pour la région carolo-régienne de cet axe assurant la liaison entre Charleroi et le Namurois.

Il demande quel est le calendrier des travaux prévu.

Le Ministre répond que la réalisation de la section Farciennes-Pironchamps, qui permettra de terminer la route de la Basse Sambre, a fait l'objet d'une adjudication s'élevant à 308 705 594 F. L'entreprise Delbrassine réalisera les travaux qui dureront 3 ans.

La notification sera effectuée au cours du deuxième trimestre de 1987.

La durée prévue des travaux est de trois ans.

Contournement des Frasnes-lez-Gosselies

Le Président demande quand la fin des travaux est prévue.

Le Ministre indique que les expropriations ont été entamées. Le délai prévu pour l'ouverture au trafic est de 5 ans. Le début des travaux est prévu en 1988.

h) *Liège**Franchissement de l'Eau Rouge*

M. Féaux constate qu'un crédit destiné à un projet de franchissement de l'Eau Rouge figure une fois encore au budget mais pour un montant comparativement plus bas que précédemment. Il s'interroge sur la raison de la modicité de ce crédit.

Il demande également si un calendrier d'exécution a déjà été élaboré.

Le Ministre répond que le coût du franchissement de l'Eau Rouge est estimé à 675 millions de F. Le budget 1987 prévoit une somme de 350 millions de F. Celui de 1988 prévoira un montant de 335 millions de F.

i) *Limbourg**Contrat pour le Limbourg*

M. Sauwens rappelle que le 29 avril dernier des engagements ont été pris, associant les autorités nationale, régionale, provinciale et européenne, dans le cadre d'un contrat pour le Limbourg.

Il demande comment se traduiront concrètement ces engagements en ce qui concerne le département des Travaux publics, surtout en matière de pistes cyclables.

Le Ministre rappelle les projets d'aménagement de pistes cyclables inscrits au budget de 1987. (cf. Doc. n° 4/16 - 811/1 - 1986-1987, p. 163).

Il ajoute que le budget 1988, en préparation, prévoit la construction des pistes suivantes:

	Millions de francs
N 716 Nieuwerkerken - Herk-de-Stad	50
N 721 Bree, entre le grand et le petit ring	8
N 717 Lummen - Schulen	18
N 751 Hasselt - gare - bassin	9
N 79 St.-Trond - Borgloon, première partie	25

N 722 St.-Truiden - Kortenbos, tweede deel	20
N 73 Wijchmaal - Peer	12
N 747 Hechtel - Eksel, eerste deel te Hechtel	8
N 76d Diepenbeek, vak station-omlegging	5
N 784 Heers-Borgloon, eerste deel	24

4. Opmerkingen van het Rekenhof

In een brief van 8 april 1987 maakt het Rekenhof de volgende opmerking:

« Ontwerp-begroting van het Wegenfonds: Artikel 524.01 - Niet-forfaitair ereloon van advocaten, experten, deurwaarders ...: 10 miljoen F.

Het op artikel 524.01 uitgetrokken krediet van 10 000 000 F. is kennelijk onderschat, aangezien volgens een opgave per 26 februari 1987 de aanrekeningen reeds een bedrag van 25 980 455 F bereikten. »

In een brief van 30 april 1987 antwoordt de Minister als volgt op de opmerking van het Rekenhof:

« Ontwerp-begroting van het Wegenfonds: Artikel 524.01 - Niet-forfaitair ereloon van advocaten, experten, deurwaarders...: 10 miljoen F.

Sedert de toepassing van het nieuwe rekeningsstelsel van het Wegenfonds worden verwijlrenten en schadevergoedingen op art. 524.01 aangerekend, hoewel zulks vroeger steeds — in feite ten onrechte — gebeurd is op de betreffende investeringsartikelen (art. 533.01, 533.03, 533.05...). Binnenkort zal dan ook een voorstel van kredietoverdracht worden voorgelegd aan het advies van de Inspectie van Financiën om de toestand te regulariseren.

Op de Commissievergadering van 5 mei 1987 maakten de afgevaardigden van het Hof voorbehoud bij de voorgestelde kredietoverdracht. Zij merken op dat door die overdracht kredieten die voor investeringen bestemd waren, gebruikt worden voor een artikel dat betrekking heeft op de werkingskosten.

E. Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica

1. Gunning van overheidsopdrachten

De heer Féaux is van mening dat het B. E. E. een zuiver technisch instrument zou moeten zijn dat in dienst staat van de andere besturen.

Hij constateert dat zulks in werkelijkheid niet het geval is, aangezien het B. E. E. opdrachten toekent. Het betreft hier met name de aanbestedingen van voorraden die in 1986 hebben geleid tot een overschrijving van de kredieten met 2 miljoen F, en die bekritiseerd werden door het Rekenhof en de Inspectie van Financiën.

Hoe zal die overschrijding ongedaan worden gemaakt?

De Minister betwist dat het B. E. E. voorraden aansteedt. Het B. E. E. sluit integendeel overeenkomsten m.b.t. opdrachten volgens prijslijst, waarvan het basisprincipe geenszins te vergelijken is met het aanbesteden van voorraden, aangezien daarbij geen enkele voorraad wordt aangelegd.

1) De opdrachten volgens prijslijst worden door het B. E. E. afgesloten krachtens het koninklijk besluit van 22 april 1977 betreffende de overheidsopdrachten voor aanname van werken, leveringen en diensten. Artikel 5, § 3, van dit besluit voorziet uitdrukkelijk in de opdracht vol-

N 722 St.-Trond - Kortenbos, deuxième partie	20
N 73 Wijchmaal - Peer	12
N 747 Hechtel - Eksel, première partie à Hechtel	8
N 76d Diepenbeek, tronçon gare - détournement	5
N 784 Heers-Borgloon, première partie	24

4. Observation de la Cour des comptes

Dans sa lettre du 8 avril 1987, la Cour des comptes communique notamment l'observation suivante:

« Projet de budget du Fonds des Routes: Article 524.01 « Honoraires non forfaitaires d'avocats, d'experts, d'huissiers, ... »: 10 millions de F.

Le crédit inscrit sous l'article 524.01 (10 000 000 de F) est manifestement sous-estimé, puisqu'un relevé opéré, à la date du 26 février dernier, révélait déjà l'existence d'imputations au montant de 25 980 455 F. »

Dans sa lettre du 30 avril 1987, le Ministre communique à la Cour la réponse suivante:

« Projet de budget du Fonds des routes: Article 524.01 « Honoraires non forfaitaires d'avocats, d'experts, d'huissiers, ... »: 10 millions de F.

Depuis l'application du nouveau plan comptable du Fonds des Routes, les intérêts de retard et les dommages et intérêts sont imputés à l'article 524.01, tandis qu'ils étaient imputés dans le passé — erronément en fait — sur les articles divers d'investissement (art. 533.01, 533.03, 533.05). Dans les brefs délais on soumettra une proposition de transfert de crédit à l'avis de l'Inspection des Finances, afin de régulariser la situation. »

Lors de la réunion de la Commission du 5 mai 1987, les représentants de la Cour expriment des réserves sur la solution de transfert de crédit proposée. Ils font observer que, par ce transfert, un article se rapportant aux dépenses de fonctionnement bénéficie d'un crédit destiné à l'investissement.

E. Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique

1. Passation de marchés

M. Féaux est d'avis que l'A. E. E. devrait être un instrument purement technique au service des autres administrations.

Il constate qu'il en va autrement dans les faits, puisqu'il apparaît que l'A. E. E. fasse des marchés. Il s'agirait entre autres d'adjudication-stocks qui ont entraîné un dépassement des crédits de quelque 2 millions de F en 1986, suscitant ainsi les critiques de la Cour des comptes et de l'Inspection des Finances.

Comment ce dépassement sera-t-il résorbé?

Le Ministre conteste que l'A. E. E. tienne des adjudications-stock. Elle passe par contre des marchés à bordereau de prix, dont le principe de base n'est nullement comparable à une « adjudication-stock », étant donné qu'aucun stock n'est constitué.

1) Les marchés à bordereau de prix sont conclus par l'A. E. E. en application de l'arrêté royal du 22 avril 1977 relatif aux marchés publics de travaux, de fournitures et de services. L'article 5, § 3, de cet arrêté prévoit explicitement le marché à bordereau de prix. Ce type de marché

gens prijslijst. Dit type van opdracht wordt afgesloten op grond van een bestek dat een prijslijst bevat die toelaat alleen de eenheidsprijzen van de uit te voeren prestaties te bepalen. De geldigheidsduur van die opdracht (doorgaans 2 jaar), evenals de regionale verdeling in kavels (doorgaans per provincie) worden bepaald op grond van de kenmerken eigen aan de uit te voeren leveringen of werken (omvang, noodzakelijkheid van een permanente wachtdienst, aard van de aan te wenden werktuigen, standardisatie van het te leveren materieel...).

De bestellingen worden aan de aannemer overgemaakt naargelang van de behoeften van de Staat evenals van de budgettaire mogelijkheden.

2) Het gebruik door het B. E. E. van opdrachten volgens prijslijst dringt zich op om verschillende redenen:

a) het verkrijgen van gunstigere eenheidsprijzen, dank zij de mogelijkheid voor de aannemer om de werken die hij moet uitvoeren beter te programmeren;

b) het rationaliseren van de procedures van aanbesteding door het vermijden van herhaalde aanbestedingsformaliteiten, zodat aan het personeel van het B. E. E. eerder taken van studie en controle kunnen toevertrouwd worden veeleer dan nutteloos administratief werk;

c) gelijke tred kunnen houden met de uitvoering van de fysische programma's van andere besturen, zelfs indien die plotselinge onverwachte wijzigingen ondergaan. Deze procedure geeft geen enkele onafhankelijkheid aan het B. E. E. t.o.v. de andere besturen van het Departement; integendeel, alle bestellingen die in het kader van deze opdrachten worden geplaatst, maken deel uit van het goedgekeurde fysisch programma van het begrotingsartikel waarop de uitgave wordt aangerekend;

d) het hoofd kunnen bieden aan het zeer grote aantal bestellingen, dat dient te worden geplaatst ter uitvoering van hogervermelde programma's, zowel voor investeringen als voor onderhoud. Bij wijze van inlichting wordt hieronder een overzicht gegeven van het aantal bestellingen dat jaarlijks wordt afgeleverd met betrekking tot de belangrijkste investeringsopdrachten voor elektrische uitrustingen van staatsgebouwen, rijkswegen en autosnelwegen:

Type van installatie	Gemiddeld jaarlijks aantal bestellingen
— staatsgebouwen: elektrische installaties	250
— rijkswegen en autosnelwegen: wegverlichting	50
— rijkswegen: installaties met driekleurige verkeerslichten en van inwendig verlichte signalisatie	150
Totaal:	450

Het is duidelijk dat het materieel onmogelijk zou zijn de fysische programma's volledig uit te voeren indien er voor alle installaties een afzonderlijke aanbesteding nodig was.

Voor de lopende uitgaven is het gemiddeld jaarlijks aantal bestellingen als volgt opgelost:

Type van installatie	Gemiddeld jaarlijks aantal bestellingen
— staatsgebouwen: onderhoud van de elektrische installaties	3 235

est conclu sur base d'un cahier des charges comportant un bordereau de prix qui permet de se fixer aux prix unitaires des prestations à exécuter. La durée de validité du marché (généralement 2 ans), ainsi que la subdivision régionale en lots (généralement par province) sont fixées sur la base des caractéristiques propres aux travaux ou aux fournitures à exécuter (volume, nécessité d'une garde permanente, type d'engins à mettre en œuvre, standardisation du matériel à fournir,...).

Les commandes sont passées à l'entrepreneur en fonction des besoins de l'Etat et des possibilités budgétaires.

2) L'utilisation par l'A. E. E. de marchés à bordereau de prix s'impose pour plusieurs raisons:

a) obtention de prix unitaires plus favorables, grâce à la possibilité d'une meilleure programmation par l'entrepreneur des travaux qu'il doit exécuter;

b) rationalisation des procédures de mise en adjudication, en évitant une répétition inutile des formalités d'adjudication; ceci permet d'affecter le personnel de l'A. E. E. à des tâches d'étude et de contrôle plutôt qu'à des tâches administratives inutiles;

c) possibilité de suivre au jour le jour l'exécution des programmes physiques des autres administrations, même s'ils subissent des modifications subites et inattendues. Cette procédure ne donne donc aucune indépendance à l'A. E. E. vis-à-vis des autres administrations du département; bien au contraire, toutes les commandes passées dans le cadre de ces marchés figurent au programme physique approuvé de l'article budgétaire sur lequel la dépense est imputée;

d) possibilité de faire face au nombre très élevé de commandes, qui doivent être passées dans le cadre de l'exécution des programmes précités, aussi bien pour l'investissement que pour l'entretien. A titre d'information, le Ministre donne ci-après un aperçu du nombre de commandes passées annuellement sur les marchés d'investissement les plus importants pour les équipements électriques des bâtiments et des routes et autoroutes de l'Etat:

Type d'installation	Nombre moyen annuel de commandes
— bâtiments de l'Etat: installations électriques	250
— routes et autoroutes de l'Etat: éclairage routier	50
— routes de l'Etat: installations de feux tricolores et de signalisation lumineuse	150
Total:	450

Il est évident qu'il serait matériellement impossible de réaliser l'entière des programmes physiques s'il fallait procéder par des adjudications individuelles par installation.

Pour les dépenses courantes, le nombre moyen de commandes annuel se répartit de la manière suivante:

Type d'installation	Nombre moyen annuel de commandes
— bâtiments de l'Etat: entretien des installations électriques	3 235

— rijkswegen en autosnelwegen: onderhoud van de verlichting, de driekleurige verkeerslichten, de inwendig verlichte signalisatie en de tunneluitrustingen	6 530
— rijkswegen en autosnelwegen: herstelling van averij aan de elektrische uitrustingen	5 556
Totaal:	15 321

Alle aanbestedingen voor de opdrachten volgens prijslijst hebben tot op heden steeds een gunstig visum ontvangen van de Inspectie van Financiën en hebben nooit aanleiding gegeven tot opmerkingen van het Rekenhof.

2. Het overnemen van de wegverlichting door de gemeenten

De rapporteur vestigt de aandacht op het feit dat aan verscheidene gemeenten werd gevraagd de openbare verlichtingsinstallaties over te nemen die werden aangelegd op bruggen, tunnels en op- en afritten van autowegen. Hoe vaak heeft dat soort overname plaats gevonden? Wordt de openbare verlichting gedoofd in de gemeenten die niet bereid zijn de installaties over te nemen?

De Minister bevestigt dat deze aangelegenheid inderdaad werd bestudeerd door zijn diensten. Er is terzake overleg geweest tussen het kabinet van Openbare Werken, het Departement van Binnenlandse Zaken, de Vereniging van Steden en Gemeenten en de Federatie van Producenten van Elektriciteit. Op grond daarvan heeft de Minister van Openbare Werken beslist geen gevolg te geven aan dat voorstel van overname, tenzij in de gevallen waar de gemeenten akkoord gaan en er baat bij hebben.

F. Varia

Radio-ontvangst in de tunnels

De heer Féaux vraagt zich af waarom de kwaliteit van de radio-ontvangst verschilt naargelang van de tunnel waar men door rijdt. Op grond van welke criteria zijn sommige tunnels, in Brussel uitgerust met een steunzendinstallatie en andere niet?

De Minister legt uit dat steunzenders in tunnels aan twee behoeften tegemoetkomen:

- om de hulpdiensten (politie, brandweer, rijkswacht, Touring weghulp, 900-dienst) in staat te stellen radio-boodschappen te ontvangen en uit te zenden wanneer ze zich in de tunnels bevinden;
- om de automobilisten in staat te stellen AM- en FM-uitzendingen te blijven ontvangen.

Een relaisinstallatie is alleen in lange tunnels nodig. Daarom werden volgende tunnels in Brussel van een dergelijke installatie voorzien:

- Leopold II tunnel;
- Rogiertunnel;
- Kruidtuintunnel;
- Troonpleintunnel;
- Reyers C/D tunnel;
- Hallepoorttunnel;
- Bailly tunnel;
- Schumann I en II tunnel;
- Jubelparktunnel;
- Leonard II tunnel.

— routes et autoroutes de l'Etat: entretien de l'éclairage, des feux tricolores, de la signalisation lumineuse, des équipements de tunnels	6 530
--	-------

— routes de l'Etat: réparation des avaries aux équipements électriques	5 556
--	-------

Total: 15 321

Toutes les adjudications pour des marchés à bordereau de prix, organisées jusqu'à présent, ont toujours reçu l'avis favorable de l'Inspection des Finances et n'ont jamais donné lieu à des remarques de la Cour des comptes.

2. Reprise de l'éclairage routier par des communes

Le rapporteur attire l'attention sur le fait que plusieurs communes ont été sollicitées pour la reprise d'installations d'éclairage public se trouvant sur des ponts, tunnels et entrées et sorties d'autoroutes. Combien de telles reprises ont été exécutées? Est-ce que l'éclairage routier sera éteint dans les communes qui ne sont pas disposées à reprendre les installations concernées?

Le Ministre confirme que cette matière a été étudiée par son administration. Des pourparlers ont eu lieu entre le Cabinet des Travaux publics et le département de l'Intérieur, l'Union des Villes et Communes, la Fédération des producteurs d'électricité. Sur cette base, le Ministre des Travaux publics a pris la décision de ne pas donner suite à cette proposition de reprise, sauf pour les cas où les communes marqueraient leur accord et y trouveraient un intérêt.

F. Divers

Réception radio dans les tunnels

M. Féaux s'interroge sur la raison des différences dans la qualité de la réception radio selon le tunnel que le véhicule traverse. En fonction de quoi certains tunnels à Bruxelles sont-ils équipés d'une installation de réémission radio, et d'autres non?

Le Ministre explique que la réémission radio dans les tunnels routiers répond à deux types de besoins:

- permettre aux services de secours (police, pompiers, gendarmerie, Touring-Secours, service 900) de pouvoir émettre et recevoir des messages radio lorsqu'ils sont engagés dans les tunnels;
- permettre aux automobilistes de continuer à recevoir les émissions de radiodiffusion à modulation d'amplitude et de fréquence.

Une installation de réémission radio est seulement nécessaire dans les longs tunnels. C'est pourquoi, à Bruxelles, une telle installation n'équipe que les tunnels suivants:

- Tunnel Léopold II;
- Tunnel Rogier;
- Tunnel Botanique;
- Tunnel Place du Trône;
- Tunnel Reyers C/D;
- Tunnel Porte de Hal;
- Tunnel Bailly;
- Tunnel Schumann I et II;
- Tunnel Cinquantenaire;
- Tunnel Léonard II.

III. TOEGEVOEGDE INTERPELLATIES

A. Interpellatie van de heer De Loor tot de Minister van Openbare Werken over de stiefmoederlijke behandeling van Zuid-Oost-Vlaanderen inzake wegeninfrastructuur

De heer De Loor stelt vast dat de problemen inzake de voor Zuid-Oost-Vlaanderen zo belangrijke verkeersaders rijksweg n° 42 (56) Gent-Geraardsbergen en n° 45 (80) Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Brakel nog steeds onopgelost zijn gebleven, ondanks het feit dat de plaatselijke Parlementsleden, evenals het Actiecomité ter bevordering van de economische expansie van het arrondissement Aalst, herhaaldelijk geprobeerd hebben de aandacht van de Regering op deze problematiek te vestigen.

De interpellant wijst er trouwens op dat zijn tussenkomst moet worden beschouwd als de vertolking van de wanhoop van een streek die tot nu toe verstoken is gebleven van elke ernstige overheidstegemoetkoming inzake economische ontsluiting.

* * *

In verband met de rijksweg n° 42 (56) Gent-Geraardsbergen wil de interpellant nu een lans breken voor de correcte respectering van de fasering.

1) Op de vraag van de heer De Loor van 29 januari 1985 of de aanleg van slechts 2 i.p.v. 4 rijstroken over het vak Oosterzeke (Balegem) definitief is, antwoordde de heer Minister laconiek dat de aanleg van deze tweede rijbaan voorzien is, zodra de verkeersbehoeften dit zullen noodzaken.

De heer De Loor vraagt zich af hoe men een gewest effectief kan ontsluiten, als men de weg, gericht op de ontsluiting, plots begint te concipiëren volgens de noden op korte termijn? Waar is de logica nog?

Bovendien liggen de werken aan het genoemde vak inmiddels ruim twee jaar stil wegens de lafing van de aannemer. Derhalve moet dringend een nieuwe aannemer worden aangesteld. Wanneer zullen de nodige subsidies daartoe eindelijk worden vrijgegeven?

2) Ook wat betreft de daaropvolgende fase, zijnde het vak tussen 't Parksken te Balegem en de rijksweg n° 415 (16) te Gijzenzele, is er tot op vandaag geen aanvang genomen met de werken. Deze hadden volgens een vroeger antwoord van de Minister nog in de lente van 1984 moeten starten.

3) Wat de modernisering van het resterende gedeelte van de genoemde rijksweg n° 415 (16) tot de E 40 autosnelweg en de herstructurering van de verkeerswisselaar van de rijksweg n° 415 (16) met de E 40 autosnelweg betreft, wenst de interpellant te weten wanneer een definitieve programmering kan worden vooropgesteld. De aanbesteding was immers al voor 1985 gepland.

4) Wat de rechtekking van het vak Zottegem — Geraardsbergen te Steenhuize-Wijnhuize-Ophasselt betreft, vraagt de heer De Loor of het werkelijk zo is dat

III. INTERPELLATIONS JOINTES

A. Interpellation de M. De Loor au Ministre des Travaux publics sur le fait que le sud de la Flandre orientale est défavorisé sur le plan de l'infrastructure routière.

M. De Loor constate que les problèmes relatifs aux axes routiers n° 42 (56) Gand-Grammont et n° 45 (80) Alost-Ninove-Grammont-Brakel, qui sont si importants pour le sud de la Flandre orientale, n'ont toujours pas été résolus, bien que les parlementaires locaux, ainsi que le comité d'action pour la promotion de l'expansion économique de l'arrondissement d'Alost, aient tenté à plusieurs reprises d'attirer l'attention du Gouvernement sur ceux-ci.

L'interpellateur souligne que son intervention doit être considérée comme l'expression du désespoir d'une région qui a, jusqu'à présent, été privée de toute aide sérieuse des pouvoirs publics en matière d'expansion économique.

* * *

En ce qui concerne la route n° 42 (56) Gand-Grammont, l'interpellateur demande que l'échelonnement des différentes phases soit correctement respecté.

1) Interrogé le 29 janvier 1985 par M. De Loor sur le caractère définitif de la construction d'une route à deux bandes de circulation au lieu de quatre sur le tronçon d'Oosterzele (Balegem), le Ministre a répondu laconiquement que les deux bandes de circulation supplémentaires seront aménagées dès qu'elles seront nécessaires en raison de l'intensité du trafic.

M. De Loor se demande comment on peut envisager sérieusement de favoriser l'expansion d'une région en concevant la voie qui doit permettre cette expansion en fonction de besoins à court terme. Où est la logique dans ce raisonnement?

De plus, les travaux sur le tronçon précité sont arrêtés depuis plus de deux ans à la suite de la faillite de l'entrepreneur. Il convient dès lors de désigner d'urgence un nouvel entrepreneur. Quand seront finalement libérées les subventions nécessaires à cet effet?

2) Les travaux de la phase suivante, à savoir le tronçon entre 't Parksken à Balegem et la route n° 415 (16) à Gijzenzele, n'ont pas non plus été entamés jusqu'à présent. Selon le Ministre, les travaux auraient dû débiter dans le courant du printemps 1984.

3) En ce qui concerne la modernisation du restant de la route n° 415 (16) jusqu'à l'autoroute E 40 et la restructuration de l'échangeur de la route n° 415 (16) avec l'autoroute E 40, l'interpellateur demande quand une programmation définitive pourra être établie. L'adjudication était en effet déjà prévue pour 1985.

4) En ce qui concerne la rectification du tronçon Zottegem — Grammont à Steenhuize-Wijnhuize — Ophasselt, M. De Loor demande si la construction de ce tronçon

er in het ontwerp-reserveprogramma 1987 voorzien is in de aanleg van dit vak? Wat mag in concreto worden verwacht?

5) Zal het vak Herzele-Zottegem nog vóór 1990 geprogrammeerd worden?

De rapporteur wijst erop dat die weg zijn nationale en internationale draagwijdte heeft: hij is immers de kortste verbindingsweg tussen twee belangrijke economische zwaartepunten, nl. het Gentse havenbekken aan de ene kant en de bekkens van Bergen en Charleroi aan de andere kant.

Maar daar die rijksweg thans niet geschikt is voor zwaar vrachtvervoer, volgt het doorgaande verkeer momenteel andere routen.

De weg Gent-Geraardsbergen is evenwel van kapitaal belang voor de streek van Geraardsbergen en Zottegem, waarvan de precies aan die weg gelegen industriezones moeilijk tot ontwikkeling komen, vooral als gevolg van de slechte verbinding via de bestaande weg, zowel met Gent als met de E 40- en E 17-autosnelwegen.

Onderbezetting van zowel de industriezone van Geraardsbergen als van die van Zottegem is dan ook het droevige resultaat, terwijl die streek economische expansie dringend nodig heeft. De werkloosheid in het arrondissement is immers het hoogst van de provincie Oost-Vlaanderen.

* * *

Ook wat de geplande rijksweg n° 45 (80) Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Brakel betreft, wijst de interpellant er op dat de bespoediging van de werken voor Zuid-Oost-Vlaanderen van vitaal belang is.

Van deze weg werd reeds eerder het vak van Ninove tot Geraardsbergen aangelegd. Dat vak kan echter alleen betekenis en rendement krijgen na zijn aansluiting op de nieuwe rijksweg n° 45 (731) Aalst-Ninove. Tot nu toe konden er evenwel geen concrete echo's over het starten in 1987 van de werken i.v.m. die aansluiting opgevangen worden.

Wat het arrondissement Aalst verder interesseert, is een behoorlijke zuidwaartse aansluiting door snelle en gemakkelijke verbindingswegen naar het belangrijke autosnelweg-net in Henegouwen: de A 8 Doornik-Edingen, verbinding van Kales en het Kanaal, en de A 7, E 19 en E 42 Brussel-Parijs.

Voor de modernisering van het vak Edingen-Herne-Galmaarden-Geraardsbergen van de rijksweg vroeger genummerd 59 onder de benaming Edingen-Tielt lijkt volgens de bevindingen van het Actiecomité ter bevordering van de economische expansie van het arrondissement Aalst de meest renderende oplossing, omdat ze de belangen dient van heel het zuidelijke oosten van Oost-Vlaanderen, inclusief een deel van het hinterland van de haven van Gent, alsmede de belangen van de noordelijke westhoek van Brabant en eveneens die van noordoostelijke Henegouwen.

* * *

De interpellant vestigt de aandacht op vier problemen die meer bepaald de stad Zottegem betreffen.

1) Door het stopzetten van de aankopen en onteigeningen voor alle projecten die niet voorzien zijn in de fysische programma's 1986 en 1987, is de verbinding van Zottegem met de rijksweg Gent-Geraardsbergen, plaatselijk bekend als «De Buke», fataal op de helling gekomen. Daar deze

est vraiment prévue dans le projet de programme de réserve 1987. A quoi peut-on s'attendre concrètement?

5) Le tronçon Herzele-Zottegem sera-t-il encore programmé avant 1990?

Le rapporteur fait remarquer que cette route a un caractère national et international: elle est en effet la voie de communication la plus rapide entre deux centres économiques importants, à savoir le port de Gand et les bassins de Mons et Charleroi.

Mais, comme cette route ne peut actuellement supporter le trafic lourd, celui-ci emprunte d'autres routes.

La route Gand-Grammont a toutefois un intérêt capital pour la région de Grammont et Zottegem, dont les zones industrielles situées le long de cette route ont de la peine à se développer, en raison surtout de la mauvaise liaison avec Gand, et avec les autoroutes E 40 et E 17.

Il en résulte que les zones industrielles de Grammont et Zottegem sont sous-occupées alors que l'expansion économique est capitale pour cette région. Les chiffres du chômage de cet arrondissement sont en effet les plus élevés de la province de Flandre orientale.

* * *

En ce qui concerne la route n° 45 (80), qui doit relier Alost-Ninove-Grammont-Brakel, l'interpellateur fait également remarquer qu'il est d'un intérêt vital pour le sud de la Flandre orientale d'accélérer les travaux.

Le tronçon Ninove-Grammont de cette route est achevé depuis un certain temps, mais son intérêt et son rendement dépendent de sa liaison avec la nouvelle route n° 45 (731) Alost-Ninove. Rien de concret ne laisse toutefois supposer que les travaux de raccordement commenceront en 1987.

L'arrondissement d'Alost souhaite en outre disposer de voies de communication rapides et faciles vers le sud et vers l'important réseau autoroutier du Hainaut: l'A 8 Tournai-Enghien, la liaison vers Calais et La Manche, l'A 7, l'E 19 et l'E 42 Bruxelles-Paris.

Le comité d'action pour la promotion de l'expansion économique dans l'arrondissement d'Alost estime que la modernisation du tronçon Enghien-Herne-Gammerages-Grammont de l'ancienne route n° 59 Enghien-Tielt serait la solution la plus rentable, parce qu'elle profiterait à tout le sud-est de la Flandre orientale, ainsi qu'à une partie de l'hinterland du port de Gand, sans oublier le nord-ouest du Brabant et le nord-est du Hainaut.

* * *

L'interpellateur attire l'attention sur quatre problèmes qui concernent plus particulièrement la ville de Zottegem.

1) L'arrêt des acquisitions et des expropriations pour tous les projets qui ne sont pas prévus dans les programmes physiques de 1986 et 1987 compromet la construction de la liaison entre Zottegem et la route Gand-Grammont, connue dans la région sous le nom de «De Buke».

weg een onderdeel is van de rijksweg n° 462 (62) Weteren-Zottegem-Brakel, blijft Zottegem onontsloten.

2) Ook wat het vak Zottegem-Brakel van dezelfde rijksweg betreft, blijkt uit vroegere antwoorden van de Minister dat geen enkele tegemoetkoming vóór 1988 moet worden verwacht, ondanks de levensgevaarlijke staat van het wegdek en de zeer drukke bezetting van deze weg.

3) Wat de verbinding Zottegem-Oudenaarde betreft, zijnde rijksweg n° 454 (354), is het tot nu toe onduidelijk of het onteigeningsplan, voor de tweede helft van 1986 door de heer minister beloofd, momenteel al dan niet wordt afgewerkt. Ook hier alweer gaat het om een uiterst gevaarlijk wegvak.

4) In 1978 kocht het Zottegemse stadsbestuur een aantal dure bouwgronden aan met het oog op het verplichte vrijwaren van de reeds lang geplande verbinding tussen rijksweg n° 462 (62), de Meerlaan, en rijksweg n° 454 (354), de Godveerdegemstraat. Sindsdien is die verbinding er nog niet gekomen.

Als de situatie onveranderd blijft, ligt het in de bedoeling van het stadsbestuur, na al het geleden financieel verlies, die bouwgronden onverwijld te koop te stellen.

* * *

Uit die verschillende voorbeelden concludeert de heer De Loor dat het Zuiden van de provincie Oost-Vlaanderen door de centrale overheid wordt verwaarloosd.

Hij vraagt aan die discriminatie een einde te maken en hij wijst er daarbij op dat de wegeninfrastructuur dringend verbeterd moet worden met het oog op de economische ontwikkeling van dat gewest.

* * *

Met betrekking tot de verschillende rijkswegen waarover in de interpellatie sprake is, geeft de Minister de volgende antwoorden:

N 42 Gent-Geraardsbergen

De aanleg van de tweede rijbaan op het vak Kwatrecht-Oombergen wordt eerst in overweging genomen nadat de verbinding van de N 42 met de E 40 te Weteren over de volledige lengte (op één rijbaan) af is. Bij de algemene verkeerstelling 1985 werden op de N 42 te Oosterzele dagelijks gemiddeld 4889 voertuigen geteld, wat merkkelijk lager is dan de norm van 9000 voertuigen per dag van waaraf een verbreding tot 2 × 2 rijstroken kan worden overwogen. Na de voltooiing van de verbinding met de E 40 komt er een nieuwe telling van het verkeer op de N 42 met het oog op een eventuele verdubbeling.

Na twee opeenvolgende faillissementen van aannemers liggen de werken op het vak Oosterzele-Balegem sinds januari 1986 stil. Aangezien de curator de werken niet wenst voort te zetten, moet een nieuwe aanbesteding worden gehouden. Geraamd wordt dat voor de nog uit te voeren werken een bijkomend krediet van 53 miljoen F nodig zal zijn.

Wegens de budgettaire beperkingen was dit in 1986 niet mogelijk. Het bijkomende krediet is nu uitgetrokken op het ontwerp-programma van het wegenfonds 1987, zodat binnenkort tot aanbesteding kan worden overgegaan.

De werken aan het vak Steenhuize-Wijnhuize-Ophasselt (profiel met twee rijstroken) werden opgenomen in het reserve-programma van het Wegenfonds 1987 voor een bedrag van 116 miljoen F. Doordat het project opgenomen

Zottegem reste dès lors mal desservie, étant donné que cette route est une partie de la route n° 462 (62) Weteren-Zottegem-Braine.

2) En ce qui concerne le tronçon Zottegem-Brakel de la même route, il ressort également des réponses du Ministre qu'aucune aide ne sera accordée avant 1988, malgré l'état lamentable et dangereux dans lequel se trouve le revêtement sur cette route à gros trafic.

3) En ce qui concerne la liaison Zottegem-Audenaarde, à savoir la route n° 454 (354), on ne sait pas encore avec précision si le plan d'expropriations, que le Ministre avait promis pour la deuxième moitié de 1986, est actuellement entièrement exécuté. Ici aussi, il s'agit d'un tronçon extrêmement dangereux.

4) En 1978, l'administration de la ville de Zottegem avait acheté une série de coûteux terrains à bâtir afin de permettre la construction de la liaison — qui était prévue depuis longtemps déjà — entre la route n° 462 (62), la Meerlaan, et la route n° 454 (354), la Godveerdegemstraat. Cette voie de liaison n'a toujours pas été construite.

Si la situation ne change pas, l'administration communale a l'intention, après toutes les pertes financières qu'elle a subies, de revendre sans tarder ces terrains à bâtir.

* * *

M. De Loor conclut de ces différents exemples que le sud de la province de Flandre orientale est négligé par les autorités nationales.

Il demande qu'il soit mis fin à cette discrimination, en attirant l'attention sur le caractère urgent et indispensable de l'amélioration de l'infrastructure routière pour le développement économique de cette région.

* * *

En ce qui concerne les différentes routes nationales, citées dans l'interpellation, le Ministre fournit les réponses suivantes:

N 42 Gand-Grammont

L'aménagement sur le tronçon Kwatrecht-Oombergen de la deuxième bande de circulation ne sera pris en considération qu'au moment où la liaison de la N 42 avec la E 40 à Weteren sera réalisée sur toute sa longueur (sur une voie de circulation). Lors du dernier recensement de la circulation en 1985, on a compté sur la N 42 à Oosterzele une moyenne journalière de 4889 véhicules, ce qui est nettement en-dessous de la norme de 9000 véhicules par jour à partir de laquelle on peut envisager un élargissement à 2 × 2 bandes de circulation. Après l'achèvement de la liaison avec l'E 40, on procédera à une nouvelle évaluation de la densité du trafic sur la N 42 en vue d'un dédoublement éventuel.

A la suite de la faillite successive de deux entrepreneurs, les travaux du tronçon Oosterzele-Balegem sont arrêtés depuis janvier 1986. Étant donné que le curateur ne souhaite pas continuer les travaux, il y a lieu de recourir à une nouvelle adjudication. D'une estimation du coût de revient des travaux restant à exécuter, il est apparu qu'un crédit supplémentaire de 53 millions de F doit être prévu.

Pour des raisons de restrictions budgétaires, cela n'était pas possible en 1986. Ce crédit supplémentaire est maintenant inscrit au projet de programme du Fonds des Routes 1987, de sorte que l'on pourra bientôt procéder à l'adjudication.

Les travaux sur le tronçon Steenhuize-Wijnhuize-Ophasselt (profil avec deux bandes de roulement) ont été inscrits au programme de réserve du Fonds des Routes 1987 pour un montant de 116 millions de F. Étant donné que ce

is op het reserve-programma, is uiteraard nog geen datum voor de aanbesteding bekend.

Gelet op beschikbare budgettaire middelen kunnen die werken niet bespoedigd worden.

N 45, Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Brakel

De aansluiting op de nieuwe rijksweg N 45, sectie Aalst-Ninove hangt samen met de aanleg van het vak Denderhoutem-Outer. De studie van dat vak is in het stadium van voorontwerp. Voor de aansluiting op de nieuwe verbinding Aalst-Ninove te Denderhoutem zal een klein aansluitingscomplex worden gebouwd. Vooraleer de plannen voor onteigening kunnen worden opgemaakt moet er een beslissing van de Vlaamse Executieve in verband met een voorstel voor een kleine correctie van het in het gewestplan voorziene tracé.

Het desbetreffende dossier berust bij de Vlaamse Executieve.

N 462, Wetteren-Zottegem-Brakel

Voor het vak Zottegem-Brakel op het grondgebied Zottegem (Kloosterstraat-Smissenhoek) zijn, op een aantal kleine innemingen na, de onteigeningen voltooid. Wegens de budgettaire beperkingen kon dit werk evenwel niet op het programma Wegenfonds 1987 worden gezet.

De mogelijkheid om die werken op de begroting 1988 uit te trekken zal worden onderzocht.

N 454, Zottegem-Oudenaarde

Voor het vak op het grondgebied Zottegem (Strippen) is de bestaande toestand van het terrein opgemeten. Maar aangezien de werken nog niet op een programma kunnen worden opgenomen wegens de budgettaire problemen, is nog geen onteigeningsplan opgesteld.

Verbinding tussen N 462 en N 454 te Zottegem

Aan de topografische dienst van het departement van Openbare Werken is opdracht gegeven om de terreinopmetingen uit te voeren. Wegens de complexiteit daarvan zijn de opmetingen nog niet geëindigd.

De Minister wijst erop dat in die omstandigheden nog geen tijdschema vooropgesteld kan worden.

* * *

B. Interpellatie van de heer De Weirdt over de mogelijke gevolgen voor België ingevolge de eventuele aanleg van de vaste oeververbinding Westerschelde

De interpellant herinnert er aan dat een vaste oeververbinding over de Westerschelde al sinds jaar en dag een discussiepunt is in Nederland.

Enige maanden geleden werden nieuwe plannen bekend gemaakt in dat verband. Een steungroep Westerschelde Oeververbinding, gevormd door het provinciebestuur van Zeeland en het Ministerie van Werken en Waterstaat en onder het voorzitterschap van gedeputeerde Barbé,

projet est repris au programme de réserve, la date d'adjudication n'est pas encore connue.

Tenant compte des moyens budgétaires mis à sa disposition, le Ministre estime qu'une accélération de ces travaux n'est guère possible.

N 45, Alost-Ninove-Grammont-Brakel

Le raccordement à la nouvelle N 45, section Alost-Ninove, est compris dans la construction du tronçon Denderhoutem-Outer. L'étude de ce tronçon se trouve au stade de l'avant-projet. Le raccordement à la nouvelle liaison Alost-Ninove à Denderhoutem est conçue avec un petit complexe de raccordement. Avant de pouvoir dresser les plans d'expropriation, il y a lieu d'attendre la décision de l'Exécutif flamand au sujet d'une proposition d'une légère modification du tracé par rapport à celui du plan de secteur.

Le dossier concerné se trouve à l'Exécutif flamand.

N 462, Wetteren-Zottegem-Brakel

En ce qui concerne le tronçon Zottegem-Brakel, qui est situé sur le territoire de Zottegem (Kloosterstraat-Smissenhoek), les expropriations sont achevées, à l'exception de quelques petites emprises. Ces travaux n'ont cependant pas pu être inscrits au programme du Fonds des Routes pour 1987, en raison des restrictions budgétaires.

On examinera la possibilité d'inscrire ces travaux au budget pour 1988.

N 454, Zottegem-Audenarde

En ce qui concerne le tronçon situé sur le territoire de Zottegem (Strippen), il a été procédé à un relevé de la situation existante du terrain, mais, étant donné que ces travaux ne peuvent pas encore être inscrits à un programme en raison des difficultés budgétaires, aucun plan d'expropriation n'a encore été dressé.

Raccordement de la N 462 à la N 454 à Zottegem

Le service topographique du département des Travaux publics a reçu l'ordre de procéder aux relevés du terrain. Vu la complexité de ceux-ci, les prises de mesures ne sont pas encore terminées.

Le Ministre fait observer que, dans ces circonstances, on ne peut pas encore établir de calendrier des travaux.

* * *

B. Interpellation de M. De Weirdt sur les répercussions éventuelles pour la Belgique de l'aménagement d'une voie de liaison permanente entre les rives de l'Escaut occidental

L'interpellateur rappelle que l'aménagement d'une voie de liaison permanente entre les rives de l'Escaut occidental a toujours été un sujet de controverse aux Pays-Bas.

Il y a quelques mois, de nouveaux plans ont été publiés à ce sujet. Un groupe de soutien en faveur d'une liaison entre les rives de l'Escaut occidental, constitué par l'administration provinciale de la Zélande et par le Ministère des Travaux publics et du Waterstaat et présidé par le conseil-

onderzocht de mogelijkheden van een door het bedrijfsleven en door beleggers gefinancierde verbinding.

Begin februari bracht de groep een positief verslag uit, waaruit valt op te maken dat er een voorkeur bestaat voor een oostelijk tracé, dat aan de zuidzijde aansluit op de Tractantweg naar België.

De steungroep vindt dat Rijk en provincie nu de voorwaarden nader moeten omschrijven en dat overleg moet worden gepleegd met België over de vrije doorvaart naar Gent en Antwerpen, en tenslotte weer ten rade moeten gaan bij de aannemerscombinaties T. B. M. (de Tolbrug Exploitatiemaatschappij) en E. W. (Exploitatiemaatschappij Westerschelde, een Nederlands-Belgische samenwerking).

Eind 1988, begin 1989 zou de bouw kunnen van start gaan, waarna in 1992 of 1993 de eerste auto's de Westerschelde zullen oversteken via de Westerschelde Oeververbinding.

Daar waar de Nederlandse regering in het verleden niet erg geneigd was om in te gaan op de voorstellen van een vaste oeververbinding, lijken de kansen thans heel wat beter te liggen. Althans volgens de Nederlandse Minister van Werken en Waterstaat, die deze keer belooft de plannen ernstig te zullen onderzoeken met het oog op de realisatie ervan.

En daarvoor zijn inderdaad op zijn minst enkele gegronde redenen voor.

Vooreerst wil het havenbestuur van Rotterdam ongetwijfeld over een rechtstreekse verbinding over de weg naar Calais beschikken op het ogenblik dat de Kanaaltunnel een realiteit zal zijn. In de tweede plaats zitten de grote aannemersbedrijven in Nederland al een hele tijd werkloos, daar de Deltawerken nu nagenoeg voltooid zijn. En tenslotte komt er na de beëindiging van de Deltawerken wel wat budgettaire ruimte vrij voor een project van omvang.

Dat het hierbij enkel en alleen om een probleem van de Nederlanders zou gaan, lijkt een weinig realistische houding te zijn, aldus de heer De Weirdt. Hij is immers van mening dat zo een realisatie belangrijke consequenties voor België kan hebben.

1) Een vaste oeververbinding zou nefaste gevolgen kunnen hebben met betrekking tot de toegang tot de havens van Antwerpen en Gent.

Het is dan ook belangrijk de bestaande plannen te toetsen aan de scheidingsverdragen van 19 april 1839.

Bij een oostelijk tracé zijn de problemen voor Gent van de baan. De haven van Antwerpen kan zowel bij een westelijk als bij een oostelijk tracé onder vuur komen te liggen.

De interpellant herinnert er aan dat er in september van vorig jaar plannen werden bekend gemaakt voor de bouw van een hangbrug over de Schelde. Het Nederlands consortium dat die realisatie voorstelde maakte zich toen sterk dat de hangbrug met een doorvaarthoogte van vijftig meter, meer dan ruimschoots aan de internationale verplichtingen tegenover België voldeed. De gouverneur van Oost-Vlaanderen en de Antwerpse havenschepen J. Devroe reageerden toen kordaat afwijzend als geen vrije hoogte van 70 of zelfs 90 meter gegarandeerd werd.

Ook de Exploitatiemaatschappijen Westerschelde tekende op papier een hangbrug als mogelijk alternatief, maar geeft zelf toe dat dit moeilijk haalbaar zal zijn omwille van de Belgische eisen. De heer De Weirdt denkt hierbij aan de moeilijke passage van booreilanden en dergelijke.

Ook bij de oplossing van een brug/tunnel combinatie, waaraan de Nederlandse autoriteiten de voorkeur schijnen

ler provincial, M. Barbé, a examiné les possibilités de financement d'une liaison par des entreprises et des investisseurs privés.

Début février, le groupe a présenté un rapport favorable préconisant le choix d'un tracé oriental rejoignant le « Tractantweg » vers la Belgique par le sud.

Le groupe de soutien estime que l'Etat et la province doivent à présent fixer leurs conditions et se concerter avec la Belgique sur le libre-passage vers Gand et Anvers, et enfin, consulter à nouveau les associations d'entrepreneurs T. B. M. (Tolbrug Exploitatiemaatschappij) et E. W. (Exploitatiemaatschappij Westerschelde, une société néerlandaise).

La construction pourrait débiter à la fin de 1988 ou au début de 1989, de sorte que la liaison entre les rives de l'Escaut occidental serait accessible aux voitures en 1992 ou 1993.

Alors que jusqu'à présent, le Gouvernement néerlandais ne s'était jamais montré enthousiaste à l'égard des projets de liaison permanente, il n'en va plus de même aujourd'hui. C'est en tout cas ce qu'affirme le Ministre néerlandais des Travaux publics et du Waterstaat, qui promet cette fois d'examiner les plans avec la plus grande attention en vue de leur réalisation.

Plusieurs éléments importants expliquent ce changement d'attitude.

Tout d'abord, la direction du port de Rotterdam souhaite l'établissement d'une liaison directe vers Calais, en prévision du futur tunnel sous la Manche. Ensuite, depuis l'achèvement des travaux du plan Delta, les carnets de commande des grands entrepreneurs néerlandais sont vides, et la fin de ces travaux a libéré un espace budgétaire pour la réalisation d'un projet d'envergure.

Selon M. De Weirdt, il serait irréaliste de prétendre qu'il s'agit d'un problème purement néerlandais. Il estime en effet que la réalisation d'un projet de cette ampleur peut avoir des retombées importantes pour la Belgique.

1) Une liaison permanente entre les rives de l'Escaut occidental pourrait avoir des conséquences néfastes en ce qui concerne l'accès aux ports d'Anvers et de Gand.

Il importe dès lors de vérifier si les plans existants sont conformes aux traités de séparation du 19 avril 1839.

L'adoption d'un tracé oriental permettrait de préserver les intérêts du port de Gand. Quant au port d'Anvers, il serait menacé quel que soit le tracé retenu.

L'interpellateur rappelle qu'un projet de pont suspendu au-dessus de l'Escaut a été rendu public en septembre de l'année dernière. Le consortium néerlandais qui a présenté ce projet s'est plu à souligner qu'avec un tirant d'air de cinquante mètres, le pont répondait largement aux obligations internationales des Pays-Bas envers la Belgique. Le Gouverneur de la province de Flandre orientale et l'échevin du port d'Anvers, M. J. Devroe, ont clairement souligné à l'époque qu'ils rejetaient ce projet si une hauteur libre de 70, voire de 90 mètres n'était pas garantie.

L'Exploitatiemaatschappij Westerschelde a également présenté un projet alternatif de pont suspendu, tout en reconnaissant qu'il était difficilement réalisable en raison des exigences belges. Selon M. De Weirdt, il s'agirait notamment de difficultés de passage pour les plates-formes de forage.

Le choix d'une formule pont/tunnel, qui semble emporter l'adhésion des autorités néerlandaises, pourrait égale-

te geven, stellen er zich mogelijkerwijze doorvaartproblemen. Want eens een tunnel er ligt is er een beperking van mogelijkheden op nog grotere diepgang. Een minimale vereiste is volgens de heer De Weirdt dat, zelfs bij realisatie van het 48' — 43' programma, met het oog op eventuele toekomstige evoluties nog enige reserves worden overgehouden.

De interpellant vindt het dus meer dan wenselijk dat de Belgische Regering haar voorzorgen neemt in verband met de vrijwaring van de toekomstige expansiemogelijkheden van de havens van Antwerpen en Gent.

2) Wat zijn de kansen nog, als er een vaste oeververbinding komt, van de industrialisatie van linker- en rechteroever van het Kanaal Gent-Terneuzen? Bestaat hier nog de kans op de eventuele uitbouw van gezamenlijke ontwikkelingsprojecten tussen b.v.b. Zeeuws-Vlaanderen en Oost-Vlaanderen?

3) Er rijzen nog een aantal vragen over de gevolgen voor het leefmilieu.

Daar de vaste oeververbinding Westerschelde een rechtstreekse verbinding tussen Rotterdam en Calais en dus ook een aansluiting op de geplande Kanaaltunnel mogelijk zou maken, gaan er ook stemmen op om het Belgische wegennet op de oeververbinding te laten aansluiten. Vast staat dat hierdoor een belangrijke verkeerstroom op gang zal komen. Hoe zal België hierbij infrastructureel reageren en wat met de mogelijke afgeleide effecten hiervan op het leefmilieu? Is een studie over de milieueffecten hier niet dringend noodzakelijk?

4) Er zijn ook mogelijke positieve aspecten. De bouw van een kanaaltunnel kan de havens van Antwerpen en Gent bevoordelen in hun concurrentiestrijd met Rotterdam dankzij het gemakkelijker bereiken van Calais via spoor en weg.

Wat is in deze discussie de houding van de Belgische Regering? Moeten hierbij het dossier Oeververbinding Westerschelde, de Waterverdragen en dergelijke meer niet in hun onderlinge samenhang worden bekeken? De interpellant is van mening dat de Belgische Regering hier over een soort pasmunt beschikt t.o.v. de Nederlandse plannen en eisen.

De heer De Weirdt besluit dat het van het grootste belang is dat de Nederlandse plannen op de voet worden gevolgd. België moet zich beraden voor het overleg met Nederland dat via de Technische Scheldecommissie zal verlopen.

* * *

De Minister geeft de interpellant de verzekering dat zijn departement de eventuele aanleg van een vaste oeververbinding over de Westerschelde van dichtbij volgt.

Hij herinnert eraan dat het statuut van de Schelde zoals dat is vervat in het Belgisch-Nederlandse vredesverdrag van 19 april 1839, in het verdrag van 5 november 1842 en in het reglement van 20 mei 1843, een aantal algemene en bijzondere bepalingen bevat ter vrijwaring van een vrije, ongehinderde handelsscheepvaart.

Het Belgische principiële standpunt kan derhalve als volgt worden verwoord: maatregelen (inclusief de beslissing tot het bouwen van kunstwerken) die de vrijheid van handelsscheepvaart op de Westerschelde (kunnen) beperken, kunnen slechts in gemeen Belgisch-Nederlands overleg worden getroffen.

De Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat heeft nog steeds geen uitspraak gedaan over de vraag of er al dan niet een vaste oeververbinding over de Westerschelde komt. Op 8 april jl. heeft zij haar beraad uitgesteld tot in de loop van september, wanneer meer duidelijkheid zal zijn verkregen over de gestelde prioriteiten in Nederland.

ment poser des problèmes de passage. En effet, la présence d'un tunnel limiterait évidemment les possibilités d'approfondissement de l'Escaut. Et même en cas de réalisation du programme 48' — 43', il conviendrait à tout le moins, selon M. De Weirdt, de prévoir une certaine marge de manœuvre pour l'avenir.

L'interpellateur estime dès lors qu'il est plus que souhaitable que le Gouvernement belge se montre vigilant quant aux possibilités d'expansion future des ports d'Anvers et de Gand.

2) Quelles seraient encore les chances d'industrialisation des rives gauche et droite du canal Gand-Terneuzen en cas de réalisation d'une liaison permanente? Des projets de développement communs entre la Flandre zélandaise et la Flandre orientale par exemple pourraient-ils encore voir le jour?

3) Il reste certaines questions concernant l'incidence de ce projet sur l'environnement.

Etant donné qu'une liaison permanente entre les rives de l'Escaut permettrait une liaison directe entre Calais et Rotterdam et offrirait un accès au tunnel sous la Manche, certains préconisent de relier le réseau routier belge à la liaison entre les deux rives de l'Escaut. Il est certain que cette option amènerait un trafic considérable. Comment la Belgique réagirait-elle sur le plan de l'infrastructure et quelles en seraient les éventuelles conséquences indirectes en ce qui concerne l'environnement? N'est-il pas urgent de réaliser une étude d'impact sur l'environnement?

4) Certains aspects pourraient toutefois s'avérer positifs. C'est ainsi que la construction d'un tunnel sous la Manche pourrait, en facilitant l'accès de Calais par rail et par route, favoriser Anvers et Gand dans leur compétition avec Rotterdam.

Quelle est l'attitude du Gouvernement belge dans ce domaine? Ne serait-il pas souhaitable de globaliser des dossiers tels que la liaison entre les rives de l'Escaut occidental, les traités Escaut-Meuse, etc.? L'intervenant estime que le Gouvernement belge disposerait ainsi d'une monnaie d'échange face aux exigences et aux projets néerlandais.

Pour conclure, M. De Weirdt précise qu'il est indispensable de surveiller de très près les projets néerlandais. La Belgique doit se préparer à la concertation qui sera menée avec les Pays-Bas dans le cadre de la Commission technique de l'Escaut.

* * *

Le Ministre assure l'interpellateur de ce que son département suit de près l'aménagement éventuel d'une liaison fixe au-dessus de l'Escaut-occidental.

Il rappelle que le statut de l'Escaut, tel que mentionné dans le traité de paix belgo-néerlandais du 19 avril 1839, dans le traité du 5 novembre 1842, et dans le règlement du 20 mai 1843, contient un certain nombre de stipulations d'ordre général et spécifique, afin de garantir une navigation commerciale libre et sans entrave.

Dès lors, la position de principe du Gouvernement belge peut être définie comme suit: des mesures (y compris celles visant la construction d'ouvrages d'art) visant à limiter, ou pouvant limiter la navigation commerciale sur l'Escaut occidental, ne peuvent être prises que de commun accord entre les Gouvernements belge et néerlandais.

Le Ministre néerlandais pour le «Verkeer en Waterstaat» ne s'est toujours pas prononcé au sujet de la réalisation ou non d'une liaison fixe au-dessus de l'Escaut occidental. En date du 8 avril dernier, il a ajourné sa décision jusqu'au mois de septembre, estimant qu'à ce moment, les Néerlandais pourraient fixer avec plus de clarté leurs priorités.

In de huidige stand van zaken is het zeker voorbarig dat de Belgische Regering een officieel standpunt inneemt, nog vóór de Nederlandse regering een besluit heeft genomen. De minister gelooft dat Nederland zal willen onderhandelen wanneer dat besluit vaststaat.

Aan Nederlandse zijde werd reeds toegezegd dat overleg zal worden gevoerd als het project ietwat vaste vorm aanneemt. Het geëigende ambtelijke orgaan daartoe is de Belgisch-Nederlandse Technische Scheldecommissie.

IV. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Art. 1.

Op artikel 1 worden door de heren Colla, Leclercq, De Weirdt en Temmerman vier amendementen voorgesteld (Stuk n^o 4/16, 811/3).

De amendementen n^{rs} 1, 2 en 3 beogen de kredieten voor gewoon onderhoud van de kust, de havens, de waterlopen en hun aanhorigheden (art. 14.03) en die voor het gewoon onderhoud van de door de Staat op de waterwegen aangelegde elektrische en elektromechanische inrichtingen (art. 14.04) met 2 100 000 000 F, resp. 200 000 000 F te vermeerderen en het vastleggingskrediet voor het investeringsprogramma betreffende de kust, de zeehavens en hun toegangswegen (art. 73.04) met 200 000 000 F te vermindern.

De heer Colla merkt op dat die drie amendementen niet los mogen worden gezien van de door dezelfde auteurs op artikel 17 voorgestelde amendementen n^{rs} 4, 5, 6 en 7 (cf. infra).

Financieel gesproken betekenen de zeven amendementen samen immers een nuloperatie: de diverse kredietverhogingen voorgesteld tot dekking van behoeften die door de auteurs dringend worden geacht zowel op het gebied van de investeringen als van het onderhoud, worden gecompenseerd door een vermindering van het krediet voor de wederaankoop van titels (art. 560.02).

De heer Colla verantwoordt dit laatste door de daling van de rente en door het feit dat het dan ook niet aangewezen is belangrijke bedragen te spenderen voor de vervroegde aflossing van leningen door inkoop op de beurs.

Hij herinnert eraan dat door de Regering trouwens een amendement met dezelfde strekking was ingediend naar aanleiding van de bespreking van de begroting voor 1986 (cf. Stuk n^{rs} 4/16-682/7 — 86/87, blz. 59 en 60).

De Minister merkt op dat op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken weliswaar een krediet uitgetrokken is voor de vervroegde aflossing van oude leningen door inkoop op de beurs, maar dat de desbetreffende machtigingen door de Minister van Financiën moeten worden verleend.

Een vierde amendement (n^o 8) beoogt een vermeerdering met 1 000 000 000 F van de kredieten bestemd voor de Rijkstegemoetkoming in de kosten van de werken die worden uitgevoerd in de door de lagere openbare besturen beheerde havens (art. 63.14).

De heer Colla merkt op dat dit amendement een geheel vormt met amendement n^o 9 dat dezelfde auteurs op artikel 18 hebben ingediend (zie hieronder).

Ook in dit geval gaat het, in zijn geheel, om een neutrale financiële operatie, aangezien de vermeerdering met

Il est actuellement prématuré de la part du Gouvernement belge de déterminer une attitude officielle, avant que le Gouvernement néerlandais soit arrivé à une conclusion. Le Ministre a la conviction que, dès l'instant où une réalisation sera envisagée, les Pays-Bas acceptent d'entamer la négociation.

Du côté néerlandais, on a déjà confirmé qu'une concertation aura lieu dès que le projet de liaison sera plus avancé. L'organisation la mieux à même pour traiter cette matière est la Commission technique belgo-néerlandaise de l'Escaut.

IV. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Art. 1^{er}

L'article 1^{er} fait l'objet de quatre amendements (Doc. n^o 4/16-811/3) présentés par MM. Colla, Leclercq, De Weirdt et Temmerman.

Les amendements n^{os} 1, 2 et 3 visent respectivement à augmenter le crédit destiné à l'entretien ordinaire de la côte, des ports, cours d'eau et de leurs dépendances (art. 14.03) de 2 100 000 000 F, à augmenter le crédit destiné à l'exploitation et à l'entretien ordinaire d'installations électriques et électromécaniques le long des voies navigables (art. 14.04) de 200 000 000 F et à diminuer le crédit d'engagement destiné à la réalisation du programme d'investissements relatifs à la côte, aux ports maritimes et à leurs voies d'accès (art. 73.04) de 200 000 000 F.

M. Colla fait observer que ces trois amendements ne peuvent être considérés indépendamment des amendements n^{os} 4, 5, 6 et 7, introduits par les mêmes auteurs à l'article 17 (voir infra).

L'ensemble de ces sept amendements constitue en effet une opération financièrement blanche: les diverses majorations de crédits proposées pour couvrir des besoins jugés urgents par les auteurs, tant dans le domaine des investissements que dans celui de l'entretien, sont compensées par la diminution du crédit destiné au rachat de titres (art. 560.02).

M. Colla justifie cette dernière opération par la constatation que les taux d'intérêt ont baissé et qu'il n'est dès lors pas opportun d'affecter en 1987 des montants importants à l'amortissement anticipé d'emprunts par le rachat en bourse.

Il rappelle qu'un amendement en ce sens avait d'ailleurs été introduit par le Gouvernement lors de la discussion du budget pour 1986 (cf. Doc. n^o 4/16 - 682/7 — 86/87, pp. 59 et 60).

Le Ministre fait observer que, si un crédit pour le rachat en bourse des emprunts anciens est inscrit au budget du Ministère des Travaux publics, les autorisations de procéder à ces rachats relèvent du Ministre des Finances.

Un quatrième amendement (n^o 8) vise à augmenter de 1 000 000 000 F des crédits destinés à assurer l'intervention de l'Etat dans le coût des travaux à exécuter aux ports gérés par les administrations publiques subordonnées (art. 63.14).

M. Colla fait remarquer qu'il forme un seul ensemble avec l'amendement n^o 9 des mêmes auteurs, introduit à l'article 18 (voir infra).

Dans ce cas-ci aussi, l'ensemble constitue une opération financièrement neutre, l'augmentation de 1 milliard de F

1 miljard F op artikel 63.14 gecompenseerd wordt door een evenredige vermindering van de dotatie van de Regie der Gebouwen.

De Minister merkt op dat het volstrekt onmogelijk is de dotatie van de Regie der Gebouwen met een miljard F te verminderen, aangezien van het krediet van 7 303 000 000 F reeds 2 000 000 000 F wordt afgehouden voor de Posten.

Er rest dus slechts 5 303 000 000 F voor de gebouwen ten laste van de Regie, tegenover:

7 848 000 000 F in 1986
9 050 000 000 F in 1985
8 300 000 000 F in 1984
6 450 000 000 F in 1983
6 245 000 000 F in 1982
9 100 000 000 F in 1981

De restricties die de jongste jaren worden opgelegd, hebben de noodzakelijke en dringende investeringen merkbaar doen stijgen, te meer daar de Regie een groot gedeelte van haar kredieten heeft moeten besteden aan gebouwen die haar in de loop van de jongste twee jaar werden overgedragen. Bovendien hebben de bijzondere veiligheidsmaatregelen geleid tot een ongewone vermindering van de investeringen voor de oprichting van nieuwe gebouwen.

Er zij tevens aangestipt dat elke invertering van de Regie der Gebouwen een positieve weerslag heeft. Eerst en vooral beoogt zij overheidsdiensten te huisvesten in gebouwen die de Staat toebehoren, zodat de huurkosten wegvallen. Voorts hebben investeringen in de sector « Gebouwen » een zeer gunstige weerslag op de werkgelegenheid via de bestellingen bij de toeleveringsbedrijven. In die sector zijn de jongste jaren immers vele arbeidsplaatsen verloren gegaan.

Bijgevolg vraagt de Minister de voorgestelde amendementen te verwerpen.

De amendementen n^{rs} 1, 2, 3 en 8 worden verworpen met 11 tegen 3 stemmen.

Artikel 1 wordt aangenomen met 11 tegen 3 stemmen.

Art. 2 tot 16

Bij deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden één na één aangenomen met 11 tegen 3 stemmen.

Art. 17

Bij artikel 17, dat betrekking heeft op de begroting van het Wegenfonds, worden vier amendementen ingediend (Stuk n^o 4/16-811/3), met name door de heren Colla, Leclercq, De Weirdt en Temmerman.

De amendementen — n^{rs} 4, 5, 6 en 7 — beogen een vermeerdering met 300 000 000 F van het krediet voor de niet-forfaitaire honoraria van advocaten, experts en deurwaarders (art. 524.01), een vermeerdering met 3 500 000 000 F van de vastleggingskredieten voor het onderhoud van het autosnelwegen- en wegennet (art. 536.01), een vermeerdering met 1 200 000 000 F van de vastleggingskredieten voor het onderhoud van de elektrische en elektromechanische inrichtingen op het autosnelwegen- en wegennet (art. 536.02), en een vermindering met

à l'article 63.14 étant compensée par une réduction en proportion de la dotation de la Régie des Bâtiments.

Le Ministre fait observer qu'il est absolument impossible de réduire d'un milliard la dotation de la Régie des Bâtiments, étant donné que ce crédit de 7 303 000 000 F est grevé d'un prélèvement de 2 000 000 000 F pour les Postes.

Il ne reste donc que 5 303 000 000 F pour les bâtiments à charge de la Régie contre:

7 848 000 000 F en 1986
9 050 000 000 F en 1985
8 300 000 000 F en 1984
6 450 000 000 F en 1983
6 245 000 000 F en 1982
9 100 000 000 F en 1981

Les restrictions imposées au cours des dernières années ont entraîné un retard considérable dans les investissements indispensables et urgents, et ce d'autant plus que la Régie a dû consacrer une partie importante de ses crédits à des bâtiments qui lui ont été cédés au cours des deux dernières années. De plus, les mesures particulières de sécurité ont entraîné une réduction anormale des investissements pour la construction de nouveaux immeubles.

Il faut noter qu'à chaque investissement fait par la Régie des Bâtiments sont liées des retombées positives. Tout d'abord, ces investissements ayant pour but de loger les services d'Etat dans des propriétés de l'Etat, la charge du loyer tombe. D'autre part, par le biais des commandes aux entreprises-fournisseurs, un investissement dans le secteur « Bâtiments » a une influence très favorable sur l'emploi, et ce dans un secteur qui, dans les dernières années, a connu une perte d'emplois importante.

En conséquence, le Ministre demande le rejet des amendements présentés.

Les amendements n^{os} 1, 2, 3 et 8 sont rejetés par 11 voix contre 3.

L'article 1^{er} est adopté par 11 voix contre 3.

Art. 2 à 16

Les articles ne font l'objet d'aucune remarque. Ils sont successivement adoptés par 11 voix contre 3.

Art. 17

L'article 17, relatif au budget du Fonds des Routes, fait l'objet de quatre amendements (Doc. n^o 4/16-811/3), présentés par MM. Colla, Leclercq, De Weirdt et Temmerman.

Ces amendements — n^{os} 4, 5, 6 et 7 — visent respectivement à augmenter de 300 000 000 F le crédit destiné aux honoraires non forfaitaires d'avocats, d'experts et d'huissiers (art. 524.01), à augmenter de 3 500 000 000 F les crédits d'engagement destinés à l'entretien du réseau routier et autoroutier (art. 536.01) à augmenter de 1 200 000 000 F les crédits d'engagement destinés à l'entretien des installations routières électriques et électromécaniques (art. 536.02), et à diminuer de 7 300 000 000 F le crédit destiné au rachat de titres. Ils se situent dans le

7 300 000 000 F van het krediet voor de wederaankoop van titels. Die amendementen zijn een verlengstuk van de amendementen op artikel één, die door dezelfde auteurs werden ingediend.

Ze worden één na één verworpen met 11 tegen 3 stemmen.

Het artikel wordt aangenomen met 11 tegen 3 stemmen.

Art. 18

Tevens werd door *de heren Colla, Leclercq, De Weirdt en Temmerman* een amendement n° 9 ingediend (Stuk n° 4/16-811/3), dat past in het geheel van de amendementen van deze auteurs.

Het beoogt een vermindering met 1 000 000 000 F van de vastleggingskredieten voor de Regie der Gebouwen (cfr. hierboven).

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 3 stemmen.

Het artikel wordt aangenomen met 11 tegen 3 stemmen.

Art. 19 en 20

Bij deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Zij worden achtereenvolgens aangenomen met 11 tegen 3 stemmen.

Art. 21

Op dit artikel wordt door de Regering een amendement n° 10 voorgesteld (Stuk n° 4/16 — 811/4), dat tot doel heeft het volume van de leningen dat kan worden betaald in het raam van de werken tot herstel van oorlogsschade, met 20 000 000 F te verhogen.

Het amendement en het aldus gewijzigde artikel worden achtereenvolgens aangenomen met 11 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 22 tot 24

Bij deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Zij worden achtereenvolgens aangenomen met 11 tegen 3 stemmen.

Art. 25

Op dit artikel wordt door de Regering een amendement n° 11 voorgesteld (Stuk n° 4/16 — 811/4), dat tot doel heeft de Staatswaarborg voor een door de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel aan te gane lening met 20 000 000 F te verminderen.

Het amendement wordt aangenomen met 11 stemmen en 2 onthoudingen. Het aldus gewijzigde artikel wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

Art. 26

Bij dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt aangenomen met 11 tegen 3 stemmen.

* * *

Het gehele ontwerp, zoals het is geamendeerd, wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

De Rapporteur,

E. DESUTTER

De Voorzitter,

A. BAUDSON

prolongement des amendements introduits par les mêmes auteurs à l'article 1^{er}.

Ils sont successivement rejetés par 11 voix contre 3.

L'article est adopté par 11 voix contre 3.

Art. 18

Un amendement n° 9 (Doc. n° 4/16-811/3), s'intégrant également dans l'ensemble d'amendements déposés par MM. *Colla, Leclercq, De Weirdt et Temmerman*, a été introduit par ces auteurs.

Il vise à diminuer de 1 000 000 000 F les crédits d'engagement de la Régie des Bâtiments (cfr. supra).

Il est rejeté par 11 voix contre 3.

L'article est adopté par 11 voix contre 3.

Art. 19 et 20

Ces articles ne font l'objet d'aucune remarque. Ils sont successivement adoptés par 11 voix contre 3.

Art. 21

Cet article fait l'objet d'un amendement n° 10 du Gouvernement (Doc. n° 4/16 - 811/4), visant à majorer de 20 000 000 de F le volume de prêts pouvant être payés dans le cadre des travaux de réparation des dommages de guerre.

L'amendement et l'article ainsi modifié sont successivement adoptés par 11 voix et 3 abstentions.

Art. 22 à 24

Ces articles ne font l'objet d'aucune remarque. Ils sont successivement adoptés par 11 voix contre 3.

Art. 25

Cet article fait l'objet d'un amendement n° 11 du Gouvernement (Doc. n° 4/16 — 811/4), visant à diminuer de 20 000 000 de F la garantie accordée par l'Etat à un emprunt à souscrire par la S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles.

L'amendement est adopté par 11 voix et 2 abstentions. L'article ainsi amendé est adopté par 11 voix contre 2.

Art. 26

Cet article ne fait l'objet d'aucune remarque. Il est adopté par 11 voix contre 3.

* * *

L'ensemble du projet, tel qu'amendé, est adopté par 11 voix contre 2.

Le Rapporteur,

E. DESUTTER

Le Président,

A. BAUDSON

AAN DE COMMISSIE
VOORGELEGDE ARTIKELN

Art. 21

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

Die verbintenissen mogen in 1987 slaan op een leningstotaal van ten hoogste 20 000 000 F. Elke verbintenis, uit dien hoofde aan te gaan, wordt onderworpen aan het visum van de controleur der vastleggingen en aan het Rekenhof.

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

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

Art. 25

De Minister van Openbare Werken, in akkoord met de Minister van Financiën, wordt ertoe gemachtigd de Staatswaarborg ten belope van een bedrag van 780 000 000 F te verlenen aan de lening van hetzelfde bedrag aan te gaan door de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel, met het oog op de financiering van de moderniseringswerken van het zeekanaal van Brussel, van de erbij horende haveninrichtingen en van de buitengewone onderhoudswerken aan het zeekanaal van Brussel. Het bedrag voor de buitengewone onderhoudswerken wordt beperkt tot 97 000 000 F.

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

ARTICLES SOUMIS
A LA COMMISSION

Art. 21

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

Ces engagements pourront porter en 1987 sur un volume de prêts ne dépassant pas 20 000 000 de F. Tout engagement à prendre de ce chef est soumis au visa du contrôleur des engagements et à la Cour des comptes.

Avant le dix de chaque mois, le contrôleur des engagements transmet à la Cour des comptes, avec les documents justificatifs, un relevé en trois exemplaires, mentionnant, d'une part, le montant des engagements visés au cours du mois écoulé et, d'autre part, le montant des engagements visés depuis le début de l'année.

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

Art. 25

Le Ministre des Travaux publics, en accord avec le Ministre des Finances, est autorisé à accorder la garantie de l'Etat à concurrence d'un montant de 780 000 000 de F, pour l'emprunt d'un même montant, à souscrire par la S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles, en vue du financement des travaux de modernisation du canal maritime de Bruxelles, des installations portuaires y afférentes et des travaux d'entretien extraordinaire au canal maritime de Bruxelles. Le montant destiné aux travaux d'entretien extraordinaire est limité à 97 000 000 de F.

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

DOOR DE COMMISSIE
GEWIJZIGDE ARTIKELEN

Art. 21

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

Die verbintenissen mogen in 1987 slaan op een leningentotaal van ten hoogste 40 000 000 F. Elke verbintenis, uit dien hoofde aan te gaan, wordt onderworpen aan het visum van de controleur der vastleggingen en aan het Rekenhof.

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

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

Art. 25

De Minister van Openbare Werken, in akkoord met de Minister van Financiën, wordt ertoe gemachtigd de Staatswaarborg ten belope van een bedrag van 760 000 000 F te verlenen aan de lening van hetzelfde bedrag aan te gaan door de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel, met het oog op de financiering van de moderniseringswerken van het zeekanaal van Brussel, van de erbij horende haveninrichtingen en van de buitengewone onderhoudswerken aan het zeekanaal van Brussel. Het bedrag voor de buitengewone onderhoudswerken wordt beperkt tot 97 000 000 F.

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

ARTICLES MODIFIES
PAR LA COMMISSION

Art. 21

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

Ces engagements pourront porter en 1987 sur un volume de prêts ne dépassant pas 40 000 000 de F. Tout engagement à prendre de ce chef est soumis au visa du contrôleur des engagements et à la Cour des comptes.

Avant le dix de chaque mois, le contrôleur des engagements transmet à la Cour des comptes, avec les documents justificatifs, un relevé en trois exemplaires, mentionnant, d'une part, le montant des engagements visés au cours du mois écoulé et, d'autre part, le montant des engagements visés depuis le début de l'année.

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

Art. 25

Le Ministre des Travaux publics, en accord avec le Ministre des Finances, est autorisé à accorder la garantie de l'Etat à concurrence d'un montant de 760 000 000 de F. pour l'emprunt d'un même montant, à souscrire par la S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles, en vue du financement des travaux de modernisation du canal maritime de Bruxelles, des installations portuaires y afférentes et des travaux d'entretien extraordinaire au canal maritime de Bruxelles. Le montant destiné aux travaux d'entretien extraordinaire est limité à 97 000 000 de F.

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