

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1988-1989

28 FEVRIER 1989

BUDGET

**du Ministère des Travaux publics
pour l'année budgétaire 1988 (13)**

RAPPORT

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

PAR M. VANCROMBRUGGEN

Ce budget a été examiné en réunion publique de commission.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Tomas.

A. — Titulaires :	B. — Suppléants :
C.V.P. MM. Beerden, Bosmans (F.), Desutter, Van Peel, Van Rompaey.	MM. Ansoms, Cauwenberghs, Dhoore, Marchand, Vankeirsbilck, Van Looy.
P.S. MM. Harmegnies (M.), Perdieu, Tomas, Vancrombruggen, Walry.	MM. Denison, Dufour, Happart, Henry, Janssens, Santkin.
S.P. MM. Bartholomeeussen, Beckers, Derycke, Temmerman.	MM. Laridon, Peeters, Vanderheyden, Van der Sande, Verheyden.
P.V.V. MM. De Croo, Van Renterghem, Vermeiren.	MM. Beysen, Devolder, Vandermeulen, Van Mechelen.
P.R.L. MM. Draps, Knoops.	MM. Dubois, Nols, Olivier (L.)
P.S.C. MM. Lebrun, Léonard.	Mme Corbisier-Hagon, MM. Hiance, Laurent.
V.U. M. Vervaeet.	Mme Brepoels, M. Lauwers.
Ecolo/ M. Winkel.	MM. De Vlieghere, Van Dienderen.
Agalev	

Voir :

4 / 16 - 689 - 88 / 89 :

- N° 1 : Budget transmis par le Sénat.
- N° 2 : Amendement.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1988-1989

28 FEBRUARI 1989

BEGROTING

**van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1988 (13)**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER VANCROMBRUGGEN

Deze begroting werd besproken in openbare commissie-vergadering.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Tomas.

A. — Vaste leden :	B. — Plaatsvervangers :
C.V.P. HH. Beerden, Bosmans (F.), Desutter, Van Peel, Van Rompaey.	HH. Ansoms, Cauwenberghs, Dhoore, Marchand, Vankeirsbilck, Van Looy.
P.S. HH. Harmegnies (M.), Perdieu, Tomas, Vancrombruggen, Walry.	HH. Denison, Dufour, Happart, Henry, Janssens, Santkin.
S.P. HH. Bartholomeeussen, Beckers, Derycke, Temmerman.	HH. Laridon, Peeters, Vanderheyden, Van der Sande, Verheyden.
P.V.V. HH. De Croo, Van Renterghem, Vermeiren.	HH. Beysen, Devolder, Vandermeulen, Van Mechelen.
P.R.L. HH. Draps, Knoops.	HH. Dubois, Nols, Olivier (L.)
P.S.C. HH. Lebrun, Léonard.	Mevr. Corbisier-Hagon, HH. Hiance, Laurent.
V.U. H. Vervaeet.	Mevr. Brepoels, H. Lauwers.
Ecolo/ H. Winkel.	HH. De Vlieghere, Van Dienderen.
Agalev	

Zie :

4 / 16 - 689 - 88 / 89 :

- N° 1 : Begroting overgezonden door de Senaat.
- N° 2 : Amendement.

SOMMAIRE

	Pages
I. Discussion générale	2
1. Questions suscitées par la régionalisation des Travaux publics	2
2. Questions ponctuelles	5
a) Bâtiment des services des finances à Charleroi	5
b) Charleroi — accès de l'autoroute au Palais des Expositions	5
c) Le soutienement au droit de la route nationale 581, le long du canal Charleroi-Bruxelles à Marchienne-au-Pont	6
d) Médiathèque des Travaux publics	6
3. La Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles	6
II. Votes	9

MESDAMES, MESSIEURS,

La Commission a examiné le présent budget des Travaux publics, transmis par le Sénat, lors de sa réunion publique du 22 février 1989.

I. — DISCUSSION GENERALE

Les interventions des membres ont été consacrées principalement au problème du financement des investissements de la société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles (voir ci-après).

La régionalisation du département des Travaux publics a également été abordée et, à cette occasion, quelques questions portant sur des situations ponctuelles ont été posées.

*
* *

1. Questions suscitées par la régionalisation du secteur des Travaux publics

M. Knoops attire l'attention sur l'importance particulière que revêtent les engagements effectués en 1988, puisque tout ce qui a été engagé avant le 31 décembre 1988 restera à charge du National, en termes d'ordonnancement. Il demande dès lors que la liste des travaux engagés en 1988 soit communiquée à la Commission.

*
* *

M. De Croo demande que soit communiquée à la Commission une liste de ce qui reste national en matière de Travaux publics.

Il s'informe également sur le sort qui sera réservé à la Régie des Bâtiments, restée nationale : sera-t-elle rattachée au département de l'Infrastructure, ou à celui de l'Intérieur? La première de ces deux solutions lui paraît préférable.

INHOUD

	Blz.
I. Algemene bespreking	2
1. Vragen over de regionalisering van de sector van Openbare Werken	2
2. Specifieke vragen	5
a) Gebouw van de diensten van financiën te Charleroi	5
b) Charleroi — uitrit naar het « Palais des Expositions »	5
c) Beschoeiing ter hoogte van rijksweg 581, langs het kanaal Charleroi-Brussel in Marchienne-au-Pont	6
d) Mediatheek van Openbare Werken	6
3. Naamloze vennootschap Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel	6
II Stemmingen	9

DAMES EN HEREN,

De Commissie heeft de door de Senaat overgezonden begroting van Openbare Werken op 22 februari 1989 in openbare vergadering besproken.

I. — ALGEMENE BESPREKING

De opmerkingen van de leden handelden voornamelijk over het probleem van de financiering van de investeringen van de NV Zeekanaal- en haveninrichtingen van Brussel (cf. infra).

Ook de regionalisering van het departement van Openbare Werken kwam aan bod en in dat verband werden enkele concrete vragen gesteld.

*
* *

1. Vragen over de regionalisering van de sector van Openbare Werken

De heer Knoops vestigt de aandacht op het bijzondere belang van de in 1988 verrichte vastleggingen, aangezien al wat vóór 31 december 1988 werd vastgelegd, op het vlak van de ordonnanciering tot het nationaal vlak blijft behoren. Hij vraagt dan ook dat aan de Commissie de lijst zou worden meegedeeld van de in 1988 vastgelegde werken.

*
* *

De heer De Croo vraagt dat de Commissie een lijst wordt voorgelegd met wat inzake openbare werken nationaal blijft.

Hij vraagt ook wat er zal gebeuren met de nationaal gebleven Regie der Gebouwen : wordt die ondergebracht in het departement van Infrastructuur of bij dat van Binnenlandse Zaken? De eerste van beide oplossingen lijkt hem verkieslijk.

Le même intervenant dénonce la difficulté qu'il y aura dorénavant, à la suite de la régionalisation des infrastructures, à composer la délégation belge à la Conférence sur les politiques portuaires du Benelux et à coordonner son point de vue, puisqu'au moins six ministres différents sont concernés. Comment va s'effectuer la coordination?

En ce qui concerne les — nombreuses — infrastructures dépassant les limites d'une seule Région, M. De Croo met en garde contre les difficultés auxquelles on risque de se heurter, puisque le règlement de ces problèmes est tout entier laissé à la coopération à organiser entre les Régions sous la surveillance du comité de concertation Gouvernement-Exécutifs; or, dans ce domaine, les leçons du passé n'autorisent guère l'optimisme.

*
* *

Le Secrétaire d'Etat aux Réformes institutionnelles, aux PME et à la Restructuration des Travaux publics rappelle qu'il s'agit du dernier budget des Travaux publics, du moins sous sa forme actuelle. A la suite de l'adoption de la loi spéciale du 8 août 1988, une grande partie de ce budget est en effet transférée aux Régions. Les principales matières transférées sont les routes, les voies hydrauliques et les ports. Sur le plan budgétaire, ce transfert aux Régions et aux Communautés se traduit comme suit :

(en millions de francs)

	Région — Gewest			Communauté — Gemeenschap	
	flamande — Vlaams	wallonne — Waals	bruxelloise — Brussels	N	F
Dépenses courantes. — <i>Lopende uitgaven</i>	10 555	6 900	1 350	74	55
Investissements. — <i>Investerings</i>	16 050	10 300	2 150		

En ce qui concerne le personnel du département même et des parastataux, quelque 8 800 agents sont transférés aux Régions, tandis que quelque 2 000 restent nationaux, principalement dans les Bâtiments. L'Office central des fournitures et une partie importante de l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique restent nationaux. Une liste plus détaillée est fournie ci-après.

La « Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen » et le « Dienst voor de Scheepvaart » sont transférés à la Région flamande. Le Fonds des Routes et l'Institut géotechnique de l'Etat sont restructurés. L'Office de la Navigation et les Ports autonomes de

Spreker klaagt aan dat het ingevolge de regionalisering van de infrastructuur in de toekomst moeilijk zal zijn de Belgische delegatie voor de conferentie inzake het Benelux-havenbeleid samen te stellen en het standpunt van de delegatie te coördineren, aangezien ten minste zes verschillende ministers bij deze aangelegenheid zijn betrokken. Hoe zal de coördinatie in haar werk gaan?

Wat de — talrijke — infrastructuurwerken betreft die de grenzen van een Gewest overschrijden, waarschuwt de heer De Croo tegen de moeilijkheden die men wel eens zou kunnen ondervinden, aangezien de oplossing van dergelijke vraagstukken volledig wordt overgelaten aan de samenwerking die tussen de Gewesten moet worden georganiseerd onder het toezicht van het overlegcomité Regering-Exécutieven. De ervaring uit het verleden geeft op dat gebied weinig reden tot optimisme.

*
* *

De Staatssecretaris voor Institutionele Hervormingen, voor KMO en voor de Herstructurering van Openbare Werken herinnert eraan dat deze begroting, in zijn huidige vorm, de laatste van Openbare Werken is. Ingevolge de bijzondere wet van 8 augustus 1988 wordt immers een groot gedeelte van deze begroting naar de Gewesten overgedragen. De voornaamste overgedragen materies zijn de wegen, waterwegen en havens. Budgettair gezien betekent dit volgende overdracht naar de Gewesten en de Gemeenschappen :

(in miljoen frank)

Wat het personeel betreft, worden voor het departement zelf en de parastatalen samen ongeveer 8 800 personeelsleden overgedragen naar de Gewesten, terwijl ongeveer 2 000 nationaal blijven, voornamelijk met betrekking tot de Gebouwen. Ook het Centraal Bureau voor Benodigdheden en een belangrijk gedeelte van het Bestuur voor Electriciteit en Elektromechanica blijven nationaal. Een meer gedetailleerde lijst wordt hierna verstrekt.

De Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen en de Dienst voor de Scheepvaart worden naar het Vlaamse Gewest overgedragen. Het Wegenfonds en het Rijksinstituut voor Grondmechanica worden geherstructureerd. L'« Office de la Navigation » en de

Charleroi, Liège et Namur sont transférés intégralement à la Région wallonne. En ce qui concerne la SA du Canal et des installations maritimes de Bruxelles, la loi spéciale prévoit un accord de coopération, qui, pour l'instant, est négocié activement.

En ce qui concerne la concertation portuaire, la présence des Régions sur la scène internationale est un problème qui doit être examiné dans le cadre de la poursuite de la réforme de l'Etat.

L'article 81 de la loi spéciale reste applicable.

Il y a en outre l'article 6, § 3, 7° de la loi spéciale.

Administrations et services qui restent nationaux

Quelque 2000 fonctionnaires restent nationaux. Ils travaillent essentiellement dans les administrations et services suivants :

- Régie des bâtiments + Administration des bâtiments
- Office central des fournitures
- Agréation des entrepreneurs
- Intervention financière et gestion, partie « Intervention » en ce qui concerne :
 - les dommages de guerre;
 - les dommages en relation avec l'accession du Congo à l'indépendance;
 - les calamités, etc.
- Administration de l'électricité et de l'électromécanique :
 - partie relative aux Bâtiments;
 - partie « travaux aux réseaux » (infrastructure de base);
 - normes générales.
- Administration des routes :
 - petite cellule de la Division circulation et signalisation;
 - petite cellule de la Division infrastructure;

en ce qui concerne les normes en matière de sécurité, transport exceptionnel.

- Administration des voies hydrauliques :
 - Service d'exploitation des voies navigables;
 - partie du Service d'études hydrologiques

en ce qui concerne les normes, la réglementation générale en matière de navigation, de sécurité (maîtrise de l'eau)

- petite cellule du Bureau des ponts en matière de banque de données et de normes de sécurité.
- partie du Service de programmation, d'information et de statistique

en ce qui concerne des matières restant de compétence nationale (Bâtiments, OCF, Informatique en matière de transport et de sécurité).

— Environ 20 % des services logistiques tels que les Services administratifs généraux et les Services techniques généraux.

« Ports autonomes » van Charleroi, Luik en Namen gaan integraal over naar het Waalse Gewest. Voor de NV Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel is in de bijzondere wet een samenwerkingsakkoord voorzien, waarover momenteel druk wordt onderhandeld.

In verband met het havenoverleg is het optreden van de Gewesten op het internationaal forum een probleem dat nog in de verdere hervorming van de Staat moet worden besproken.

Thans blijft artikel 81 van de bijzondere wet nog steeds gelden.

Verder is er artikel 6, § 3, 7° van de bijzondere wet.

Besturen en diensten die nationaal blijven

Ongeveer 2 000 ambtenaren blijven nationaal. Zij zijn voornamelijk werkzaam in volgende besturen en diensten :

- Regie der Gebouwen + Bestuur der Gebouwen
- Centraal Bureau voor Benodigdheden
- Erkenning der Aannemers
- Financiële Bijdragen en Beheer, gedeelte « Bijdragen » in verband met :
 - oorlogsschade;
 - Kongoschade;
 - rampen en dergelijke.
- Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica :
 - gedeelte met betrekking tot de Gebouwen;
 - gedeelte « netwerken » (basisinfrastructuur);
 - algemene normen.
- Bestuur der Wegen :
 - kleine cel van de Afdeling Verkeer en Signalisatie;
 - kleine cel van de Afdeling Onderbouw der Wegen;
- in verband met normen inzake veiligheid, uitzonderlijk vervoer.
- Bestuur der Waterwegen :
 - Exploitatiedienst der Scheepvaartwegen;
 - gedeelte van de Dienst voor Hydrologisch Onderzoek
- in verband met normen, algemene reglementering inzake scheepvaart, veiligheid (waterbeheersing)
- kleine cel van het Bruggenbureau inzake databank en veiligheidsnormen.
- gedeelte van de Dienst voor Programmatie, Informatie en Statistiek
- in verband met materies die nationaal blijven (Gebouwen, CBB, Informatica in verband met vervoer en veiligheid).
- Ongeveer 20 % van de logistieke diensten zoals Algemene Administratieve Diensten en Algemene Technische Diensten.

2. Questions ponctuelles

M. Knoops fait remarquer que, même en l'absence de l'existence d'un Ministre national des Travaux publics, le problème de l'exécution du budget pour 1988 garde toute son importance, indépendamment de la question particulière des engagements, sur laquelle l'intervenant a déjà attiré l'attention.

M. Knoops estime éminemment critiquable la lenteur dans l'exécution, qui ressort entre autres des dossiers suivants :

a) *Bâtiment des services des finances à Charleroi*

Alors que les travaux de construction ont été entamés en 1986 — ce qui suppose, pour la décision de construire elle-même, une antériorité de quelque deux années —, et que le gros œuvre a été terminé en 1987, le bâtiment reste inutilisable, faute de travaux de parachèvement.

L'adjudication de ces travaux, annoncée par le dernier Ministre des Travaux publics, a-t-elle eu lieu? De toute manière, même dans cette hypothèse, le bâtiment ne pourra être occupé avant 1990 : ces très longs délais d'exécution témoignent d'une gestion critiquable.

Après avoir confirmé que la première phase des travaux (gros œuvre) est achevée, le Secrétaire d'Etat signale que le parachèvement des travaux a été adjugé et engagé en 1988.

Il en est de même pour les adjudications du chauffage central et de l'électricité.

Le dossier des ascenseurs et celui de la téléphonie seront engagés.

La première tranche du programme 1989 d'investissement vient d'être libérée et les travaux au Centre des Finances pourront être entièrement terminés vers le début de l'année 1990.

b) *Charleroi — accès de l'autoroute au Palais des Expositions*

M. Knoops signale que la bretelle d'autoroute conduisant au Palais des Expositions est fermée depuis de nombreux mois, en raison du danger résultant d'un pilastre fendu. Le Ministre des Travaux publics avait annoncé que l'adjudication des travaux de réparation aurait lieu en septembre 1988, les travaux eux-mêmes devant être terminés avant la fin de cette même année. Or, rien n'a été fait. Qu'en est-il?

Le Secrétaire d'Etat confirme que la route est fermée depuis le début de 1988, à la suite de l'affaissement du mur de soutenance en terre armée, dont les armatures ont été cassées par la corrosion.

Un passage provisoire sur un parking a été réalisé en attendant les travaux de réparation.

2. Spécifiques vragen

De heer Knoops merkt op dat de uitvoering van de begroting voor 1988 een belangrijk punt blijft, ook al is er geen nationale Minister van Openbare Werken meer en los van het aparte vraagstuk van de vastleggingen waarop spreker reeds de aandacht heeft gevestigd.

De heer Knoops heeft scherpe kritiek bij de traagheid in de uitvoering van die begroting, die onder meer blijkt uit de volgende dossiers :

a) *Gebouw van de diensten van Financiën te Charleroi*

Hoewel met de bouw werd gestart in 1986 — wat onderstelt dat de beslissing tot bouwen zo'n twee jaar vroeger werd genomen — en de ruwbouw in 1987 werd voltooid, kan het gebouw nog steeds niet worden betrokken omdat de afwerking uitblijft.

Heeft de aanbesteding van die werken, die de laatste Minister van Openbare Werken had aangekondigd, reeds plaatsgevonden? Ook al is dat inmiddels gebeurd, dan nog zal het gebouw hoe dan ook niet vóór 1990 kunnen worden betrokken : die zeer lange uitvoeringstermijnen wijzen op een laakbaar beheer.

De Staatssecretaris wijst erop dat de eerste fase van de werken (ruwbouw) is voltooid en dat de afwerking in 1988 is gegund en aangevat.

Hetzelfde geldt voor de gunning van de centrale verwarming en de elektriciteit.

Van het dossier in verband met de liften en de telefonie zal werk worden gemaakt.

De eerste schijf van het investeringsprogramma 1989 is zopas vrijgegeven en de werken aan het Centrum van Financiën zullen begin 1990 volledig voltooid zijn.

b) *Charleroi — uitrit naar het « Palais des Expositions »*

De heer Knoops wijst erop dat de uitrit die naar het « Palais des Expositions » leidt, al ettelijke maanden is gesloten omdat een gebarsten pijler gevaar oplevert. De Minister van Openbare Werken had aangekondigd dat de gunning van de herstellingswerken in september 1988 zou gebeuren en dat de eigenlijke werken vóór het einde van datzelfde jaar moesten voltooid zijn. Intussen is er echter niets gebeurd. Wat is de stand van zaken?

De Staatssecretaris bevestigt dat de weg sinds begin 1988 is gesloten ingevolge de verzakking van een steunmuur van gewapende aarde, waarvan het ijzeren geraamte door roest was aangetast.

In afwachting van de uitvoering van de herstellingswerken is een voorlopige verbinding tot stand gebracht via een parkeerplaats.

L'adjudication des travaux de réparation a eu lieu le 14 septembre dernier pour un montant de 11,5 millions de F.

Ce dossier est approuvé mais, faute de moyens suffisants, n'a pu être engagé l'année dernière.

Le Secrétaire d'Etat ajoute que ce dossier relève maintenant de la Région wallonne.

c) Le soutènement au droit de la route nationale 581, le long du canal de Charleroi-Bruxelles à Marchienne-au-Pont

M. Knoops attire l'attention sur un problème similaire à Marchienne-au-Pont, qui est responsable de la fermeture de la route nationale 581 le long du canal Charleroi-Bruxelles, et ce, depuis un an et demi. Qu'en est-il de l'adjudication qui avait également été annoncée pour 1988?

Le secrétaire d'Etat confirme que, par suite du mauvais état (fissuration et hors-plomb) d'un ouvrage de soutènement en béton, la route 581 a été coupée en avril 1987. Dans le cadre de mesures de sauvegarde, une entreprise de démolition a immédiatement été lancée : les travaux ont été confiés à l'entrepreneur DAMAN pour 45 millions de francs.

Ce chantier est en voie d'achèvement.

En décembre 1988, le Bureau des Ponts a remis l'étude complète du nouvel ouvrage à reconstruire.

Les documents d'adjudication sont actuellement en cours de préparation par le Service des Canaux houillers.

Le projet peut être estimé à 130 millions de francs.

La durée des travaux sera d'environ deux ans.

La mise en adjudication pourrait avoir lieu en juin 1989, pour autant que les autorisations nécessaires soient obtenues et le crédit prévu.

Le Secrétaire d'Etat ajoute que cette question relève maintenant de la Région wallonne.

d) Médiathèque des Travaux publics

M. Vervaeke demande ce qu'il adviendra de la médiathèque des Travaux publics après la régionalisation. Si la médiathèque n'est pas régionalisée, quelles garanties les Régions auront-elles de pouvoir utiliser ce service?

Le Secrétaire d'Etat répond que la bibliothèque du Département continuera à être gérée au niveau national et pourra être utilisée par les services nationaux et régionaux.

3. La société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles

M. Antoine dépose un amendement (n° 1 - Doc. n° 4/16 - 689/2) au tableau de la loi, qui vise à rem-

De herstellingswerken, ten belope van een bedrag van 11,5 miljoen frank, zijn op 14 september laatstleden gegund.

Het dossier is goedgekeurd, maar bij gebrek aan voldoende middelen kon er vorig jaar geen werk van worden gemaakt.

De Staatssecretaris voegt eraan toe dat dit dossier voortaan tot de bevoegdheden van het Waalse Gewest behoort.

c) De beschoeiing ter hoogte van rijksweg 581, langs het kanaal Charleroi-Brussel in Marchienne-au-Pont

De heer Knoops vestigt de aandacht op een gelijkaardig probleem met een pijler in Marchienne-au-Pont. Tengevolge van dat probleem is de havenweg langs het kanaal Charleroi-Brussel al anderhalf jaar gesloten. Hoe zit het met de gunning, die ook voor 1988 was aangekondigd?

De Staatssecretaris bevestigt dat ten gevolge van de slechte staat (scheurvorming en gevaarlijk overhellen) van een betonnen beschoeiing, rijksweg 581 werd afgesloten in april 1987. Om veiligheidsredenen werd meteen met de afbraak gestart : dat werk werd voor 45 miljoen frank toevertrouwd aan de onderneming DAMAN.

Het werk op die bouwplaats is nagenoeg voltooid.

In december 1988 heeft het Bruggenbureau de volledige studie van het nieuw op te bouwen kunstwerk voorgelegd.

De Dienst der Kolenafvoerkanalen bereidt nu de aanbestedingsdocumenten voor.

De kostprijs van het project wordt op 130 miljoen frank geraamd.

Het werk zal ongeveer twee jaar in beslag nemen.

De aanbesteding zou eind juni 1989 kunnen plaatshebben, althans indien daartoe toestemming wordt gegeven en het krediet uitgetrokken is.

De Staatssecretaris voegt daaraan toe dat het Waalse Gewest nu voor die kwestie bevoegd is.

d) Mediatheek van Openbare Werken

De heer Vervaeke vraagt wat er na de regionalisering zal gebeuren met de mediatheek van Openbare Werken. Wordt de mediatheek niet geregionaliseerd, welke waarborgen zullen de Gewesten dan hebben dat zij van die dienstverlening gebruik kunnen maken?

De Staatssecretaris antwoordt dat de bibliotheek van het Departement verder nationaal zal worden beheerd en kunnen worden gebruikt door nationale en gewestelijke diensten.

3. De naamloze vennootschap Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel

De heer Antoine dient een amendement in (n° 1 - Stuk n° 4/16-689/2) op de wetstabel. Het wil in het

placer, dans l'intitulé de l'article 51.05 (Titre II, Partie I^{re}, Chapitre V), les mots « Subvention d'investissements » par les mots « Dotation accordée à la société anonyme du Canal... ».

Il estime que l'alignement de la SA du Canal sur le système que le Gouvernement précédent avait mis en place pour les autres installations portuaires du pays — c'est-à-dire la transformation du système de dotations en un système de subventionnement des investissements — néglige de prendre en compte la spécificité de la SA du Canal. En effet, celle-ci gère non seulement les infrastructures portuaires mais également le canal. A l'inverse des autres ports du pays, le port de Bruxelles est ainsi le seul à devoir assumer des tâches telles que l'entretien et l'exploitation des écluses, des ponts routiers, les dragages, l'éclairage public.

Le passage au système du subventionnement des investissements a eu pour conséquence que tous les dossiers d'investissement de la SA du Canal ont dû passer par la totalité de la filière du contrôle administratif et budgétaire de l'Administration des Voies hydrauliques et de l'Inspection des Finances. A la suite de cette procédure, un certain nombre de dossiers ont été rejetés.

En conséquence, la SA du Canal s'est vue amputée d'une partie de son financement, que l'amendement déposé vise à lui restituer, de manière à tenir compte de la situation spécifique du port de Bruxelles.

M. Tomas ne conteste pas que le passage du régime des dotations à celui du subventionnement des investissements soit une règle générale. Il s'interroge toutefois sur la raison pour laquelle cette modification s'accompagne d'une nette diminution du montant des crédits accordés. En va-t-il de même pour les autres installations portuaires, ou cette situation est-elle spécifique au port de Bruxelles? Quelle en est la raison?

Comme l'intervenant précédent, *M. Knoops* ne conteste pas la budgétisation des investissements portuaires. Il n'en estime pas moins qu'il faut tenir compte de la situation spécifique du port de Bruxelles, envers lequel l'Etat a des responsabilités particulières. Il rappelle que, ainsi qu'il ressort de l'exposé introductif fait par le Ministre des Travaux publics à la Commission de l'Infrastructure du Sénat dans le cadre de la discussion du présent budget (Doc. Sénat n° 487/3 - 1988/1989, p. 3), si la « Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen » et le « Dienst der Scheepvaart » sont transférés intégralement à la Région flamande, et l'Office de la Navigation ainsi que les ports autonomes de Liège, Charleroi et Namur à la Région wallonne, la situation du port de Bruxelles se présente très différemment : la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1988 impose aux deux Régions concernées un accord de coopération, mais cet accord n'a pas encore été réalisé.

Le membre estime que, aussi longtemps qu'un tel accord n'existe pas, l'Etat a des responsabilités par-

opschrift van artikel 51.05 (Titel II, Deel I, Hoofdstuk V), het woord « Investeringsstoelage » vervangen door de woorden « Dotatie toegekend aan de NV Zeekanaal... ».

Door ook de NV Zeekanaal te onderwerpen aan de regeling die de vorige Regering heeft ingevoerd voor de overige haveninstallaties van het land — met name de omvorming van de dotatieregeling tot een stelsel van investeringsstoelagen — heeft men volgens hem te weinig rekening gehouden met het specifieke karakter van de NV Zeekanaal. Die naamloze vennootschap beheert immers niet alleen de haveninfrastructuur, maar ook het kanaal. In tegenstelling tot de overige havens van ons land, moet de haven van Brussel bijgevolg ook instaan voor taken zoals het onderhoud en de exploitatie van de sluizen, het baggerwerk, de openbare verlichting en de bruggen.

De overgang naar het stelsel van de investeringsstoelagen had tot gevolg dat alle investeringsdossiers van de NV Zeekanaal de volledige administratieve en budgettaire controleprocedure van het Bestuur der Waterwegen en de Inspectie van Financiën moesten doorlopen. Ingevolge die procedure werden een aantal dossiers verworpen.

De NV Zeekanaal is aldus een deel van haar financieringsbron kwijt. Het amendement wil haar dat deel teruggeven, teneinde met de specifieke situatie van de haven van Brussel rekening te houden.

De heer Tomas ontkent niet dat het een algemene regel is dat de dotatieregeling omgevormd wordt tot een regeling van investeringsstoelagen. Hij vraagt zich evenwel af waarom dat gepaard gaat met een forse vermindering van de kredieten. Geldt dat ook voor de overige havens, of alleen maar voor de haven van Brussel? Welke reden wordt hiervoor opgegeven?

De heer Knoops betwist evenmin als de vorige spreker dat de haveninvesteringen in de begroting worden opgenomen. Toch meent hij dat men oog moet hebben voor de specifieke situatie van de haven van Brussel, waarvoor de Staat een bijzondere verantwoordelijkheid draagt. Hij verwijst naar de inleiding die de Minister van Openbare Werken in de Commissie voor Infrastructuur van de Senaat tijdens de bespreking van voorliggende begroting heeft gehouden (Doc. Senaat n° 487/3 - 1988/1989, blz. 3). Daaruit blijkt dat de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen en de Dienst der Scheepvaart integraal naar het Vlaamse Gewest en het « Office de la Navigation » en de autonome havens van Luik, Charleroi en Namen naar het Waalse Gewest worden overgeheveld. De toestand van de Brusselse haven is echter totaal verschillend : de bijzondere wet van 8 augustus 1988 tot hervorming der instellingen legt beide betrokken Gewesten een samenwerkingsovereenkomst op, maar die overeenkomst is er nog steeds niet.

Spreker meent dat de Staat in afwachting van die overeenkomst bijzondere verplichtingen heeft tegen-

ticulières envers le port de Bruxelles qui, de toute manière, par son importance dans le trafic national, devrait rester national.

*
* *

Le Secrétaire d'Etat rappelle qu'en octobre 1988, le système des dotations a été remplacé par un système de subventions pour des raisons de technique budgétaire. De ce fait, la SA du Canal et des installations maritimes de Bruxelles s'est vu appliquer le même système de subventionnement que les autres ports, de sorte que l'intervention de l'Etat n'était plus garantie à 100 %.

Comme de nouvelles procédures en matière de contrôle budgétaire ont également été instaurées automatiquement à cette occasion avec effet rétroactif au début de 1988, la SA n'a pas pu s'adapter à temps, de sorte que sur les 800 millions initialement inscrits à l'article 51.05, diminués de l'avance récupérable de 46 millions et libérés à 90 %, seulement 344 millions ont pu être engagés avant la fin de 1988.

Le Secrétaire d'Etat propose de rejeter l'amendement, la décision du Gouvernement, prise en conformité avec celle du Conseil des ministres du 31 octobre 1986, ayant pour but d'appliquer une procédure identique à tous les ports.

Le Secrétaire d'Etat fait d'autre part remarquer aux différents intervenants qu'il convient de ne pas mêler deux problèmes différents.

Il y a d'une part une question de technique budgétaire modifiant le système de dotation en système de subvention, dans le but de traiter tous les ports de la même façon; ce problème de technique budgétaire a, dans le cas de la SA du Canal, provoqué des problèmes de procédure et un retard considérable dans les engagements.

D'autre part, il y a la régionalisation de la SA du Canal, pour laquelle la loi spéciale du 8 août 1988 prévoit un accord de coopération entre les deux régions concernées. Dans ce cadre, le Gouvernement s'efforce de trouver dans les plus brefs délais une solution satisfaisante pour la Région bruxelloise et la Région flamande.

Le Secrétaire d'Etat fait ensuite observer que les différents intervenants ont à juste titre souligné que la SA du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles assume davantage de tâches que les autres ports. C'est pourquoi le département a toujours défendu le système des dotations, qui accorde une plus grande autonomie aux parastataux. Pour des raisons d'uniformité, il a cependant été décidé d'instaurer le système des subventions, ce qui a entraîné des difficultés de trésorerie pour la SA, essentiellement parce qu'elle n'a pas su s'adapter à temps à ce nouveau système.

over de haven van Brussel, die, gelet op het belang ervan voor het nationale handelsverkeer, hoe dan ook nationaal moet blijven.

*
* *

De Staatssecretaris herinnert eraan dat het bestaande dotatiesysteem in oktober 1988 om begrotingstechnische redenen werd vervangen door een subsidiesysteem. Dit had tot gevolg dat voor de NV Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel het systeem van betoelaging werd toegepast dat voor alle andere havens werd gebruikt, waardoor de tussenkomst van de Staat niet meer voor 100 % was gewaarborgd.

Aangezien ook nieuwe procedures inzake begrotingscontrole hierdoor met terugwerkende kracht tot begin 1988 automatisch werden ingebouwd, heeft de NV zich niet tijdig kunnen aanpassen, zodat van de oorspronkelijke 800 miljoen vastleggingskredieten op art. 51.05, verminderd met het terugvorderbaar voorschot van 46 miljoen en vrijgemaakt voor 90 %, slechts 344 miljoen konden worden vastgelegd vóór einde 1988.

Daar de Regering deze beslissing heeft genomen teneinde een gelijkvormige behandeling van de havens te bekomen, in overeenstemming met de beslissing van de ministerraad van 31 oktober 1986, stelt de Staatssecretaris voor het amendement te verwerpen.

Voorts doet de Staatssecretaris de verschillende sprekers opmerken dat twee verschillende kwesties niet met elkaar mogen worden verward.

Ten eerste is er een begrotingstechnische kwestie waarbij de dotatieregeling in een subsidieregeling wordt omgezet om alle havens op dezelfde manier te behandelen. Die kwestie heeft in het geval van de NV Zeekanaal geleid tot problemen in verband met de procedure en tot een aanzienlijke vertraging bij de aanbestedingen.

Ten tweede is er de regionalisering van de NV Zeekanaal waarvoor de bijzondere wet van 8 augustus 1988 in een samenwerkingsakkoord tussen de twee betrokken Gewesten voorziet. In verband daarmee spant de Regering zich in om voor het Brusselse en het Vlaamse Gewest zo spoedig mogelijk een bevredigende oplossing uit te werken.

Verder merkt de Staatssecretaris op dat de verscheidene sprekers terecht de aandacht erop gevestigd hebben dat de NV Zeekanaal en Haven van Brussel meer taken op zich neemt dan wat bij andere havens gebruikelijk is. Om deze reden heeft het Departement steeds het dotatiesysteem, dat een grotere autonomie verleent aan de parastatale, verdedigd. De beslissing werd evenwel genomen om, omwille van de uniformiteit, toch het subsidiesysteem in te voeren met alle thesauriemoeilijkheden, die hieruit voor de NV zijn voortgevloeid, voornamelijk omdat zij zich niet tijdig aan het nieuwe systeem heeft kunnen

Pour ce qui est de l'avenir, le Secrétaire d'Etat déclare que, conformément à la loi spéciale du 8 août 1988, les Régions flamande et bruxelloise décideront en toute indépendance de l'avenir de la SA et du degré d'autonomie dont elle pourra éventuellement bénéficier. Quoi qu'il en soit, à la suite de l'entrée en vigueur de la loi spéciale du 16 janvier 1989, les montants engagés en 1988, dont le paiement sera à charge de l'autorité nationale, ne pourront plus être modifiés.

*
* *

M. Antoine estime que cette réponse, en se référant à la concertation à organiser, n'esquisse pas de réelle solution. D'autre part, la situation particulière de la SA du Canal n'est pas rencontrée.

II. — VOTES

L'amendement n° 1 de *M. Antoine* au tableau de la loi est rejeté par 6 voix contre 4 et 2 abstentions.

Les articles 1 à 23 ainsi que l'ensemble sont successivement adoptés par 9 voix et 5 abstentions.

Le Rapporteur,

Le Président a.i.,

J.-P. VAN CROMBRUGGEN E. DESUTTER

aanpassen.

Naar de toekomst toe verklaart de Staatssecretaris dat het Vlaamse en het Brusselse Gewest in overeenstemming met de bijzondere wet van 8 augustus 1988 zelfstandig zullen beslissen welke toekomst aan de NV wordt voorbehouden en welke graad van autonomie haar eventueel zal worden verleend. In ieder geval zal, tengevolge van de inwerkingtreding van de bijzondere wet van 16 januari 1989, niets meer kunnen worden gewijzigd aan de in 1988 vastgelegde bedragen, waarvan de betalingen ten laste van de nationale overheid zullen worden uitgevoerd.

*
* *

Dat antwoord, aldus *de heer Antoine*, verwijst naar een nog te organiseren overleg, en reikt dus geen echte oplossing aan. Ook wordt niet ingegaan op de specifieke situatie van de NV Zeekanaal.

II. — STEMMINGEN

Amendement n° 1 van de heer Antoine op de wets-tabel wordt verworpen met 6 tegen 4 stemmen en 2 onthoudingen.

De artikelen 1 tot 23 en gehele ontwerp worden achtereenvolgens aangenomen met 9 stemmen tegen 5 onthoudingen.

De Rapporteur,

De Voorzitter a.i.,

J.-P. VAN CROMBRUGGEN E. DESUTTER