

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1986-1987

3 FEBRUARI 1987

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1986 (13)

WETSONTWERP

houdende aanpassing van de begroting
van het Ministerie van Openbare Werken
van het begrotingsjaar 1985

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER DESUTTER

(1) Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer Baudson.

A. — Vaste leden:	B. — Plaatsvervangers:
C. V. P. HH. Beerden, Cauwenberghs, Desutter, Ghesquiere, Piot, Vankeirsbulck;	HH. Bosmans, Breyne, Dhoore, Marchand, M. Olivier, Van Parys, Van Rompaey;
P. S. HH. Anselme, Baudson, Feaux, M. Harnegnies;	HH. Albert, Cools, Henry, Perdieu, Tomas;
S. P. HH. Bogaerts, Colla, Derycke, Van Flewyck;	HH. Laridon, Leclercq, Temmerman, Vanderheyden, Verheyden;
P. R. L. HH. Bonmarage, Cornet d'Elzuys, Pivin;	De Decker, D'hondt, Lagneau, Nols;
P. V. V. HH. Van Reuterghem, Cortois;	H. Devolder, Mevr. Neyts-Uytendaele, H. Taelman;
P. S. C. Mevr. Goor-Eyben, H. Tilquin;	H. Gendebien, Mev. Hanquet, H. Leonard;
V. U. HH. Gabriels, Sauwens;	HH. De Beul, Pillaert, Schiltz;

Zie:

4/16-682-86/87:

- N° 1: Begroting.
- N° 2: Errata.
- N° 3: Bijlagen.
- N° 4 tot 6: Amendementen.

5/16-642-86/87:

- N° 1: Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1986-1987

3 FÉVRIER 1987

BUDGET

du Ministère des Travaux publics
pour l'année budgétaire 1986 (13)

PROJET DE LOI

ajustant
le budget du Ministère des Travaux publics
de l'année budgétaire 1985

RAPPORT

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

PAR M. DESUTTER

(1) Composition de la Commission:

Président: M. Baudson.

A. — Membres effectifs:	B. — Suppléants:
C. V. P. MM. Beerden, Cauwenberghs, Desutter, Ghesquiere, Piot, Vankeirsbulck;	MM. Bosmans, Breyne, Dhoore, Marchand, M. Olivier, Van Parys, Van Rompaey;
P. S. MM. Anselme, Baudson, Feaux, M. Harnegnies;	MM. Albert, Cools, Henry, Perdieu, Tomas;
S. P. MM. Bogaerts, Colla, Derycke, Van Flewyck;	MM. Laridon, Leclercq, Temmerman, Vanderheyden, Verheyden;
P. R. L. MM. Bonmarage, Cornet d'Elzuys, Pivin;	De Decker, D'hondt, Lagneau, Nols;
P. V. V. MM. Van Reuterghem, Cortois;	M. Devolder, M ^{me} Neyts-Uytendaele, M. Taelman;
P. S. C. M ^{me} Goor-Eyben, M. Tilquin;	M. Gendebien, M ^{me} Hanquet, M. Leonard;
V. U. M. Gabriels, Sauwens;	MM. De Beul, Pillaert, Schiltz;

Voir:

4/16-682-86/87:

- N° 1: Budget.
- N° 2: Errata.
- N° 3: Annexes.
- N° 4 à 6: Amendements.

5/16-642-86/87:

- N° 1: Projet de loi.

INHOUDSOPGAVE

Blz.

I. — Inleidende uiteenzetting van de Minister van Openbare Werken	3
II. — Procedure	7
III. — Algemene bespreking	8
A. Algemeen	8
1. Verloop van de kredieten	8
a) Stijging van de lopende uitgaven	8
b) Evolutie van de ordonnanceringskredieten ten opzichte van de vastleggingskredieten	12
c) Investerings	13
2. Opties	13
a) Herstel	13
b) Infrastructuur-problematiek	13
c) Alternatieve financiering	17
d) Coördinatie tussen de verschillende departementen	19
3. Personeel	19
a) Mobiliteit van het personeel — Stagedoende jongeren	19
b) Taalkaders	20
B. Bestuur der Waterwegen	20
1. Waterlopen en dijken	20
a) Sigma-plan: gevolgen van het « broeikaseffect »	20
b) Sigma-plan: Dijken en gecontroleerde overstroomingsgebieden (« Potpolders »)	21
2. Havens-Maritieme toegangswegen	24
a) Het globale havenbeleid	24
b) Antwerpen	26
c) Zeebrugge	29
3. Stuwen en wateraanvoer	30
4. Opmerkingen van het Rekenhof	31
C. Gebouwen	34
1. Onderhoud van het bezit	34
2. Begroting C.B.B. betreffende de brandstoffen en het R.E.V.-beleid van de Regie der Gebouwen	35
3. Gebouw voor de Raad van Ministers van de Europese Gemeenschappen	36
4. Opmerkingen van het Rekenhof	36
D. Wegen	37
1. Wegenfonds	37
a) Financiering van de wegeninvesteringen	37
b) Opbrengst van de leningen van het Wegenfonds in 1986	38
c) Financiële lasten van het Wegenfonds	38
d) Toestand van de rekeningen van het Wegenfonds	38
e) Regionale verdeling van de leningen van het Wegenfonds	38
2. Problemen van algemene aard	39
a) Gebrekkig onderhoud van de wegen	39
b) Overdracht van rijkswegen aan de gemeenten	40
c) Terugwinning - aanwending van teruggewonnen materialen	40
d) Commissie voor Ongevallen in het Verkeer	40
3. Problemen per provincie	42
a) Antwerpen	42

SOMMAIRE

Pages

I. — Exposé introductif du Ministre des Travaux publics	3
II. — Procédure	7
III. — Discussion générale	8
A. Généralités	8
1. Evolution des crédits	8
a) Augmentation des dépenses courantes	8
b) Evolution des crédits d'ordonnancement par rapport aux crédits d'engagement	12
c) Investissements	13
2. Options	13
a) Redressement	13
b) Problématique de l'infrastructure	13
c) Financement alternatif	17
d) Coordination entre les différents départements	19
3. Personnel	19
a) Mobilité du personnel — Stagiaires	19
b) Cadres linguistiques	20
B. Administration des Voies hydrauliques	20
1. Cours d'eau et digues	20
a) Plan Sigma: prise en compte de l'« effet serre »	20
b) Plan Sigma: Dignes et zones d'inondation contrôlée (Potpolders)	21
2. Ports-Voies d'accès	24
a) Politique portuaire dans son ensemble	24
b) Anvers	26
c) Zeebrugge	29
3. Barrages et adductions	30
4. Observations de la Cour des comptes	31
C. Bâtiments	34
1. Entretien du patrimoine	34
2. Budget O.C.F. concernant les combustibles et politique U.R.E. de la Régie des Bâtiments	35
3. Bâtiment pour le Conseil des Ministres des Communautés européennes	36
4. Observation de la Cour des comptes	36
D. Routes	37
1. Fonds des Routes	37
a) Financement des investissements routiers	37
b) Produit des emprunts du Fonds des Routes pour 1986	38
c) Charges financières du Fonds des Routes	38
d) Situation des comptes du Fonds des Routes	38
e) Répartition régionale des investissements du Fonds des Routes	38
2. Problèmes d'ordre général	39
a) Manque d'entretien des routes	39
b) Transfert de routes nationales aux communes	40
c) Recouvrement - utilisation de matériaux recyclés	40
d) Commissions des accidents de la route	40
3. Problèmes par province	42
a) Anvers	42

b) Brabant	43
c) West-Vlaanderen	44
d) Luik	45
e) Limburg	47
4. Fietspaden	48
5. Opmerkingen van het Rekenhof	51
E. Bestuur van de elektriciteit en de elektromechanica	54
1. Sector «Wegen»	54
a) Kredieten	54
b) Beleid inzake openbare verlichting	54
c) Vervanging van de betonnen wegverlichtingspa- len	55
2. Windmolens	55
F. Allerlei	55
1. Studies van de Vereniging der Belgische aannemers van werken van burgerlijke bouwkunde	55
2. Schadeloosstellingsdossiers	56
3. Laattijdige betalingen	56
4. Tijdschrift der Openbare Werken	56
5. Sociale huisvesting	56
6. Herstructureringswerken van de waterleidingsnet- ten	57
IV. — Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	57
Amendementen aangenomen door de Commissie op de tabellen van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1986	61
Errata	63
Bijlagen	64

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN

«In het kader van de herstellpolitiek heeft het departement van Openbare werken geen inspanningen gespaard om binnen de kortste termijn de infrastructuur te verwezenlijken die onmisbaar is voor de economische opbloei van het land en de economische activiteiten.

De Regering heeft beslist om het nationaal investeringsprogramma voor 1986 terug te brengen tot 64 % van wat initiaal was voorzien voor 1985. 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 1986, net zoals het gerealiseerd werd tijdens de voorbije jaren, zal de minister waken over de vastlegging tot 100 % van de investeringskredieten van Openbare Werken.

b) Brabant	43
c) Flandre occidentale	44
d) Liège	45
e) Limbourg	47
4. Pistes cyclables	48
5. Observations de la Cour des comptes	51
E. Administration de l'électricité et de l'électromécanica	54
1. Secteur « routes »	54
a) Crédits	54
b) Politique en matière d'éclairage routier	54
c) Remplacement de candélabres d'éclairage routier en béton	55
2. Eoliennes	55
F. Divers	55
1. Etudes de l'Association des entrepreneurs belges de travaux de génie civil	55
2. Dossiers dommages et intérêts	56
3. Retards de paiement	56
4. Annales des Travaux publics	56
5. Logement social	56
6. Travaux de restructuration de réseaux de distribu- tion d'eau	57
IV. — Discussion des articles et votes	57
Amendements adoptés par la Commission aux tableaux du budget du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1986	61
Errata	63
Annexes	64

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

Le Gouvernement a décidé de ramener le programme national des investissements publics de 1986 à 64 % du programme initial de 1985. Il va de soi que cette décision a eu des conséquences considérables pour le département des Travaux publics, un département investisseur.

Pour 1986, à l'instar de ce qui a été réalisé au cours des années dernières, le ministre veillera à l'engagement à 100 % des crédits d'investissement des Travaux publics.

De volledige vastlegging der kredieten — een objectief dat reeds bereikt werd in 1982, 1983, 1984 en 1985 — voor de wegenwerken, waterwegen en de gebouwen laat toe aan de aannemers van burgerlijke bouwkunde en van de bijhorende sectoren hun werken te programmeren en aldus het programma der openbare bestellingen beter te assimileren.

Door het handhaven van een regelmatig uitvoeringsritme van het programma wordt tevens vermeden dat de aannemers zich op het einde van het jaar geconfronteerd zien met een brutale vermeerdering van het aantal aanbestedingen.

Het programma van de openbare investeringen, sector Openbare Werken

1. Bestuur der Waterwegen

1.1 Waterlopen met inbegrip versterking van de dijken

Sedert verscheidene decennia wordt gewerkt aan de modernisering van het Belgische vaarwegennet. Het objectief is het bevaarbaar maken van het hoofdvaarwegennet voor schepen tot 1350 ton en het aanpassen van de as Antwerpen-Luik-Namen en Antwerpen-Brussel voor scheepvaart tot 9 000 ton. De huidige programma's voorzien in het voortzetten van deze projecten in hoofdzaak op het Albertkanaal, het kanaal Brussel-Ruppel, 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 het accent gelegd op de voortzetting van de werken van het Sigmaplan, ten einde het Zeescheldebekken te beschermen tegen de nadelige effecten van de stormvloed op de Noordzee.

Zoals dit het geval is voor het ganse programma, wordt de uitvoering van de projecten vertraagd door de beperking van het globale investeringskrediet.

1.2 Kusthavens- toegangswegen

Het investeringsprogramma voorziet op dit punt het geheel of gedeeltelijk afwerken van de aangevatte projecten. De voornaamste zijn: de uitbouw van de haven te Zeebrugge, de afwerking van het eerste 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 ingeschreven voor de subsidiëring van enkele infra- en suprastructuurwerken die door de havenbesturen zelf worden uitgevoerd. Daarbij wordt meer en meer het accent gelegd op de renovatie van het bestaande havenarsenaal.

Voorts wordt ook gepaste aandacht besteed aan de verbetering van de kunstverdediging.

L'engagement complet des crédits — objectif déjà atteint en 1982, 1983, 1984 et 1985 — 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 Voies hydrauliques

1.1 Cours d'eau, y compris la consolidation des digues

L'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 1350 tonnes, et d'adapter les axes Anvers-Liège-Namur et Anvers-Bruxelles à la navigation de bâtiments pouvant atteindre jusqu'à 9000 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-tempêtes de la mer du Nord.

Comme c'est le cas pour l'ensemble du programme, la réalisation de ces projets est ralentie par la limitation du crédit d'investissement global.

1.2 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 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 de subventions afférentes à quelques travaux d'infrastructure et de superstructure, dont les administrations portuaires assurent elles-mêmes l'exécution. A cet égard, la rénovation de la zone portuaire existante est de plus en plus mise en évidence.

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

1.3 Stuwdammen en toevoerleidingen

Het programma beoogt de afronding van de jaren geleden aangevatte projecten. Enkel de investeringen die een zuiver nationaal karakter bezitten worden hier weerhouden.

1.4 Onderhoud (gewoon en buitengewoon)

Het operationeel houden van de bestaande infrastructuur vereist het beschikbaar zijn van de nodige gelden voor het dagelijks onderhouden ervan en voor het ingrijpen in gevallen van nood. Een zeer belangrijke opdracht hierbij is het behouden van de diepgangen in de maritieme toegangswegen.

2. Bestuur en Regie der Gebouwen

Sedert haar oprichting is de gedragslijn van de Regie 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 teneinde belangrijke besparingen te kunnen verwezenlijken.

Rekening houdend met de beschikbare investeringskredieten zullen de huidige maatregelen van kracht blijven teneinde:

- de inspanningen met het oog op het aanpassen en oprichten van woningen voor rijkswachters, sluiswachters-, dijkwachters- en douanebeamten verder te zetten;
- de gerechtsgebouwen en de gevangenissen te moderniseren en verder te beveiligen;
- nieuwe gebouwen voor de vredegerichten en nieuwe rijkswachtkazernes op te richten;
- nieuwe gebouwen voor het Ministerie van Financiën te construeren om de doeltreffendheid van de verschillende diensten van dit departement te bevorderen en om het groot 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 diensten van de Staat maar die door hun culturele en menselijke betekenis een waardevolle bijdrage betekenen voor het leefmilieu, volledig te moderniseren;
- een doeltreffend energiebeleid te voeren door het realiseren van aanpassingswerken aan de bestaande rijksgebouwen en strenge normen op te leggen in geval van nieuwbouw.

Op het vlak van het onderhoud van de gebouwen zal de Regie als een « goede huisvader » ervoor zorg dragen dat het patrimonium in goede staat behouden blijft.

Gevolg gevend aan de tussenkomsten van de betrokken Ministers zal de Regie haar inspanningen voortzetten met het oog op de verhoging van de veiligheid in gevangenissen, gerechtshoven, rijkswachtkazernes en postgebouwen door het uitvoeren van werken van burgerlijke bouwkunde en het plaatsen van elektrische installaties.

1.3 Barrages-réservoirs et adductions

Le programme vise à l'achèvement des projets qui furent entamés il y a plusieurs années. Seuls sont retenus, en l'occurrence, les investissements qui ont un caractère purement national.

1.4 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 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.

2. Régie et Administration 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.

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.;
- moderniser les bâtiments judiciaires et les prisons, et en augmenter la sécurité;
- construire des Justices de Paix et de nouvelles Casernes de la Gendarmerie;
- ériger des centres des Finances en vue d'un fonctionnement efficace des services de ce département et permettre aussi l'évacuation progressive des nombreux bâtiments pris en location pour lesdits services;
- construire ou 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 de location;
- 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;
- mener une politique d'énergie efficace par l'adaptation des bâtiments de l'Etat existants et 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.

Suite aux 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.

3. *Wegen*

Op het vlak van de investeringen in de wegeninfrastructuur werden de vastleggingskredieten beperkt op 64 % van de in 1985 oorspronkelijk voorziene kredieten. Hieruit volgt dat het fysisch programma 1986 beperkt is tot een lijst van projecten :

- afwerken hetgeen begonnen is;
- in stand houden van het patrimonium door buitengewoon onderhoud;
- aanvangen van nieuwe projecten waarover geen discussie bestaat omtrent het quasi-onmiddellijk rendement.

Wat de onderhoudskredieten betreft, moet opgemerkt worden dat de toegekende kredieten (4,8 miljard F Wegen en 2,1 miljard F B. E. E.) niet in overeenstemming zijn met de reële behoeften om het patrimonium optimaal in stand te houden. Dit gebrek aan kredieten wordt gedeeltelijk opgevangen door het buitengewoon onderhoud dat met investeringskredieten gefinancierd wordt.

Bovendien werkt het departement van Openbare Werken aan een stelsel van multi-criteria-analyses, waardoor het via een perfectie van de traditionele kosten-baten-analyses mogelijk moet worden de keuzen rationeler te maken.

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 richtingssignalisatie van de verkeerswisselaars op autowegen en de driekleurige signalisatie van de kruispunten op de rijkswegen;
- de elektrische en elektromechanische uitrusting van tunnels;
- de noodoproepposten langs de autowegen.

De programma's van deze uitrusting worden opgesteld in functie van de behoeften met betrekking tot de verkeersveiligheid; zij zijn dus rechtstreeks verwant met de uitvoering van de aanleg van de wegen.

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

De jaarlijkse uitbatingskost (verbruik energie en onderhoud) van de elektrische en elektromechanische uitrustingen is geraamd op ongeveer 7 % van de investeringskost.

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

- de elektrische en elektromechanische uitrusting van de wegtunnels;
- voor de overige elektrische en elektromechanische uitrusting van de wegen, geldt volgende prioriteit :
 - eerste prioriteit : verlichte signalisatie op wegen en autowegen;
 - tweede prioriteit : wegverlichting;
 - derde prioriteit : noodoproepposten op autowegen.

3. *Routes*

En ce qui concerne les investissements dans l'infrastructure routière, les crédits d'engagement ont été limités à 64 % de ceux initialement prévus en 1985. Il s'en suit que le programme physique se réduit à une liste de projets :

- achever les projets entamés;
- préserver le patrimoine via l'entretien extraordinaire;
- entamer de nouveaux projets dont la rentabilité quasi directe ne peut pas être discutée.

En ce qui concerne les crédits d'entretien, il faut remarquer que les crédits alloués (4,8 milliards Routes et 2,1 milliards de F A. E. E.) ne sont pas adaptés aux besoins réels pour permettre un entretien optimal du patrimoine. Ce manque de crédits est compensé pour une partie par l'entretien extraordinaire qui est financé avec des crédits d'investissement.

Pour le surplus, le département des travaux publics développe un système d'analyse multicritères qui, perfectionnant les méthodes classiques d'analyse coûts-bénéfices, permettra d'améliorer la rationalité des choix.

4. *Administration de l'électricité et de l'électromécanique*

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.

Het B.E.E. voert tevens belangrijke investeringen uit voor het Bestuur van de Waterwegen en het Bestuur van de Gebouwen, zoals elektromechanische uitrustingen van kunstwerken, uitrustingen in de gebouwen, installaties van afstandsbediening, afstandsmeting, afstandssignalisatie en teleprocessing.»

II. — PROCEDURE

De datum van de indiening van de begroting heeft bij verscheidene commissieleden kwaad bloed gezet.

— Naar aanleiding van een eerste bijeenroeping van de commissie, die op 9 december 1986 was gepland, heeft *de Voorzitter*, na te hebben betreurd dat de ronddeling van de begrotingsstukken, daags voor de datum van de vergadering, aan de leden niet genoeg bedenktijd had gelaten en na overigens te hebben geconstateerd dat het quorum niet bereikt was, de vergadering overeenkomstig artikel 19, 1, van het Reglement verdaagd.

— Op het ogenblik dat de algemene bespreking aangevat werd, hebben *de heren Colla en Van Elewyck* namens de S.P.-fractie geprotesteerd tegen de inbreuk op de prerogatieven van het Parlement, die erin bestaat dat in 1987 een document besproken wordt dat een uitgavenraming voor 1986 is.

Daarom ook heeft de heer Van Elewyck zijn betoog in de algemene bespreking beperkt tot dossiers waaromtrent in de loop van 1986 opheldering was gegeven en waarvan de realisaties zijns inziens niet strookten met wat aangekondigd was (cfr. *infra*); ook de heer Colla heeft verklaard dat hij het niet over de begroting voor 1986 zou hebben maar dat hij meer algemene beschouwingen zou wijden aan het inzake infrastructuur gevoerde beleid (cfr. *infra*).

— Namens de P.S.-fractie heeft *de heer Anselme* aangekondigd dat volgens zijn fractie de bespreking van de begroting voor 1986 nutteloos was aangezien deze toch al helemaal uitgegeven was. Hij heeft eraan herinnerd dat de begrotingen luidens de Grondwet elk jaar door het Parlement moeten worden goedgekeurd en dat die taak een van de essentiële prerogatieven van de wetgever is. Derhalve heeft hij verklaard beducht te zijn voor de bedreiging die een *a posteriori* behandeling van de begroting voor de toekomst van de bevoegdheden van het Parlement betekent.

Voorts heeft hij kritiek uitgebracht op het feit dat een aantal bijzondere-machtenbesluiten die in 1986 genomen werden, het bedrag van de rijkstegemoetkoming van ambtswege hebben vastgesteld zonder dat de begrotingen voor 1986 en 1987 besproken waren. De P.S. meent dat zulks op een onaanvaardbare wijze afbreuk doet aan de geloofwaardigheid van de wetgevende vergaderingen en zij betreurt de houding van de verkozenen van de meerderheid, die zij als passief bestempelt. Deze is verantwoordelijk voor de niet-naleving van de normale procedure.

De Minister verklaart dat niemand gelukkig is met deze uitzonderlijke toestand. Toch zijn hiervoor verscheidene verklaringen: verkiezingen in 1985 op het einde van het jaar, grondige en langdurige regeringsonderhandelingen en natuurlijk vooral het spaarplan waarover door de Regering in juni 1986 een akkoord werd bereikt.

Er werd geopteerd voor een onmiddellijke integratie van dat spaarplan in de verscheidene departementale begrotingen, teneinde de begroting 1986 te laten beantwoorden aan de reële toestand.

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

II. — PROCEDURE

La date du dépôt du budget a suscité les protestations de plusieurs membres de la commission.

— A l'occasion d'une première convocation de la commission pour le 9 décembre 1986, le *Président*, après avoir déploré que la distribution du budget la veille de la date de la réunion n'ait pas laissé aux membres de la commission un délai de réflexion suffisant et avoir d'autre part constaté que la commission n'était pas en nombre, a ajourné la réunion, conformément aux dispositions de l'article 19, 1, du Règlement.

— Au moment d'entamer la discussion générale, MM. *Colla et Van Elewyck* ont, au nom du groupe S.P., protesté contre l'atteinte aux prérogatives du Parlement constituée par la discussion en 1987 d'un document établissant une prévision des dépenses pour 1986.

Dans ce contexte, M. Van Elewyck a limité son intervention dans la discussion générale à des dossiers ayant fait l'objet d'explications au cours de l'année 1986, et pour lesquels il estime que les réalisations n'ont pas été conformes à ce qui avait été annoncé (cf. *infra*); M. Colla a également indiqué qu'il s'abstiendrait de discuter le budget pour 1986, et qu'il consacrerait son intervention à une réflexion plus générale sur la politique suivie en matière d'infrastructure (cf. *infra*).

— Au nom du groupe P.S., M. *Anselme* a également annoncé que son groupe estimait vaine la discussion du budget pour 1986 après que celui-ci eut été entièrement dépensé. Il a rappelé que, aux termes de la Constitution, les budgets doivent être votés chaque année par le Parlement, dont c'est là une des prerogatives essentielles. Il a dès lors dit redouter la menace que l'examen *a posteriori* du budget faisait peser pour l'avenir des compétences du Parlement.

Il a d'autre part critiqué le fait que certains arrêtés de pouvoirs spéciaux pris en 1986 aient fixé d'autorité le montant de l'intervention de l'Etat, sans que les budgets pour 1986 et pour 1987 aient été discutés. Le P.S. estime que ces faits portent atteinte à la crédibilité des assemblées parlementaires de manière inacceptable et déplore l'attitude des élus de la majorité, la jugeant passive et dès lors responsable du non-respect de la procédure normale.

Le Ministre déclare que personne n'est satisfait de cette situation exceptionnelle. Il y a toutefois plusieurs explications à cet égard: élections en 1985 à la fin de l'année, négociations gouvernementales approfondies et de longue durée et, bien entendu, le plan d'épargne au sujet duquel le Gouvernement est parvenu à un accord en juin 1986.

Il a été opté pour une intégration immédiate de ce plan d'épargne dans les divers budgets départementaux afin de faire coïncider le budget 1986 avec la situation réelle.

De begroting 1987 zal zeer binnenkort ingediend worden en voor de begroting 1988 zal de toestand helemaal geregulariseerd zijn.

III. — ALGEMENE BESPREKING

A. Algemeen

1. Verloop van de kredieten

a) Stijging van de lopende uitgaven

De rapporteur, de heer Vermeiren en Mevr. Goor-Eyben constateren dat een groot gedeelte van de begroting aan rentelasten wordt besteed (85,2 % van alle lopende uitgaven).

Voorts merkt de rapporteur op dat de lopende uitgaven zijn gestegen ten koste van de kapitaaluitgaven (stijging met 17 %). Hij hoopt dat die tendens zal ophouden, zo niet wordt elke vorm van beleid bij openbare Werken onmogelijk.

De heer Vermeiren meent dat de manoeuvreerruimte op dat vlak nog kleiner zou geweest zijn als de Regering geen beleid tot sanering van de overheidsfinanciën had gevoerd.

De Minister antwoordt dat de verhoging der intrestlasten voor de door het Wegenfonds en de intercommunalen voor de wegenbouw ontleende bedragen de hoofdoorzaak is voor de voortdurende stijging van de lopende uitgaven. Zulks blijkt uit navolgend overzicht van de jaarlijkse intrestlasten van hoger bedoelde leningen (in miljoenen franken):

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.

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

Le budget 1987 sera introduit sous peu et, en ce qui concerne le budget 1988, la situation sera tout à fait régularisée.

III. — DISCUSSION GENERALE

A. Généralités

1. Evolution des crédits

a) Augmentation des dépenses courantes

Le rapporteur, M. Vermeiren et Mme Goor-Eyben constatent l'importance de la part du budget consacrée aux charges d'intérêt (85,2 % de l'ensemble des dépenses courantes).

Le rapporteur fait d'autre part observer que les dépenses courantes ont crû aux dépens des dépenses de capital (augmentation de 17 %). Il espère que cette tendance cessera, faute de quoi toute politique des travaux publics sera impossible.

M. Vermeiren estime que la marge de manoeuvre en ce domaine aurait pu être encore plus réduite, si le Gouvernement n'avait pas suivi une politique visant à assainir les finances publiques.

Le Ministre répond que l'accroissement des charges d'intérêts pour les sommes empruntées par le Fonds des routes et les intercommunales et destinées à la construction de routes est la cause principale de l'augmentation permanente des dépenses courantes. C'est ce qu'indique l'aperçu ci-après des charges d'intérêts annuelles de ces emprunts (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.

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

(In miljoenen franken)

(En millions de francs)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Art. 31.60. — Interestlasten Nationale Landmaatschappij. — Charges d'intérêts Société nationale terrienne	2,0	1,9	1,9	2,0	2,0	2,0
Art. 41.61. — Overdracht aan het Fonds voor de Huisvesting - Interesten. — Transfert au fonds du Logement - Intérêts	1 197,1	951,2	596,8	562,8	313,7	312,1
Art. 41.62. — Overdracht aan het Fonds voor de Huisvesting - Interesten. — Transfert au Fonds du Logement - Intérêts	269,3	195,0	127,0	63,0	14,0	—
Art. 41.64. — Subsidie aan de Regie der Gebouwen. — Subvention à la Régie des Bâtiments	81,4	72,5	62,8	52,1	26,7	15,5
Art. 21.02. — Rente van de door de N. V. Zeekanaal aangegeven leningen. — Intérêts des emprunts contractés par la S. A. du Canal.	639,5	695,1	773,8	919,6	988,6	1 020,4
Art. 31.01. — Rente van de door de intercommunales I. D. E. A. en S. P. I. aangegeven leningen. — Intérêts des emprunts contractés par les intercommunales I. D. E. A. et S. P. I.	607,7	54,3	62,0	58,0	37,0	30,0
Art. 43.01. — Interesten van de bij het Gemeentekrediet aangegeven leningen. — Intérêts des emprunts contractés auprès du Crédit Communal	1 520,0	2 037,3	956,1	1 819,0	1 693,0	1 576,1
Art. 41.01. — Wegenfonds - Interesten. — Fonds des Routes - Intérêts	30 029,5	32 714,7	35 108,8	38 464,4	42 491,4	54 239,4
Art. 21.01. — Lasten van het verleden. — Intérêts - Charges du passé	—	—	1 453,7	1 251,5	3 119,0	2 560,6
Totalen. — Totaux	33 799,5	36 722,0	39 142,9	43 192,4	48 685,4	59 756,1

De volgende tabel geeft overigens het verloop van de lopende uitgaven en de kapitaaluitgaven (niet-gesplitste kredieten + vastleggingskredieten) van de begroting Openbare Werken (in miljarden franken):

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

Jaar — Année	Lopende uitgaven Dépenses courantes	Kapitaalsuitgaven Dépenses de capital	Verhouding LU/KU (in pct.) Rapport D.cou/D.ca (en p.c.)
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

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

De heer Vankeirsbilck merkt op dat het totaalbedrag van de lopende uitgaven in het verantwoordingsprogramma (Stuk n° 4/16 — 682/1, p. 65) blijkbaar niet overeenstemt met het bedrag dat in de tabel van de wet staat vermeld. Wat is de juiste toedracht?

De Minister geeft kennis van een rechtzetting van de cijfers die op blz. 65 staan vermeld. De nieuwe verdeling van de uitgaven, rekening houdend met de kredietverminderingen die in laatste instantie werden doorgevoerd, ziet er als volgt uit:

(1) Jusqu'en 1977, le transfert de ± 20 milliards de francs au Fonds des Routes n'était pas inscrit à titre de dépense courante 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. Vankeirsbilck fait observer que le montant total des dépenses courantes indiqué dans le programme justificatif (Doc. n° 4/16 — 682/1, p. 65) ne semble pas correspondre avec celui qui figure dans le tableau de la loi. Qu'en est-il exactement?

Le Ministre communique une rectification des chiffres figurant à la page 65. La nouvelle ventilation des dépenses, tenant compte des diminutions de crédits décidées en dernier ressort, s'établit de la manière suivante:

	(in miljoenen F)	
— rentelasten	74,5 %	59 756,1
— overdrachten aan openbare diensten	11,8 %	9 506,7
— personeelsuitgaven	8,2 %	6 584,4
— onderhoudsuitgaven	3,6 %	2 911,2
— andere werkingskosten	1,9 %	1 457,5
Totaal		80 215,9

(niet-gesplitste kredieten + ordonnanceringskredieten).

Dit totaal stemt overeen met het bedrag van artikel 1 van het wetsontwerp: Titel I, lopende uitgaven:

80 193,8 miljoen F niet-gesplitste kredieten
22,1 miljoen F ordonnanceringskredieten.

80 215,9 miljoen F.

De rubriek « Overdrachten aan openbare diensten » werd bijgevoegd om de gegevens te verfijnen.

De vergelijkende tabel met de verdeling der lopende uitgaven geeft het volgende te zien:

(In miljoenen F)

	1985	% total	1985 ajusté	%	1986	%	1985/1986 ajusté
Onderhoud elektriciteit. — Entretien électricité .	234,3		234,3		232,1		0,99
Onderhoud waterwegen. — Entretien voies hydrauliques	2 480,4	4,2	2 478,4	4,2	2 536,8	3,7	1,02
Onderhoud groenplan. — Entretien Plan Vert	64,1		64,1		62,2		0,97
Onderhoud gebouwen. — Entretien Bâtiments	111,9		80,1		80,1		1,00
Financiële lasten. — Charges financières	48 620,6	71,6	48 685,4	71,3	59 756,1	74,4	1,23
Overdrachten aan openbare diensten. — Transferts aux Services publics	8 423,1	12,4	8 490,7	12,4	9 506,7	11,8	1,12
Personeelsuitgaven. — Dépenses de personnel	6 482,1	9,5	6 744,0	9,9	6 584,4	8,2	0,98
Wervingskosten. — Dépenses de fonctionnement	1 490,3	2,3	1 506,1	2,2	1 457,5	1,9	0,97
Totaal der lopende uitgaven. — Totaux des dépenses courantes	67 906,8	100,0	68 314,9	100,0	80 215,9	100,0	1,17

Wat het Wegenfonds betreft, antwoordt de Minister dat de projectie van ontwikkeling der financiële uitgaven tot in 1995 (zie bijlage), die in het verslag voorkomt dat door de heer M De Seranno, namens de Commissie voor Infrastructuur van de Senaat voor de begroting 1985 werd opgesteld (Stuk Senaat n° 5/XVI-2, 1984-1985, blz. 25) op de volgende veronderstellingen berustte:

- a) een jaarlijks investeringsprogramma van 22 miljard F;
- b) een inflatiepercentage van 5 % voor de personeelsuitgaven; werkings- en onderhoudskosten;
- c) leningen uitgegeven tegen een rente van 11 %.

Sedert deze projectie zijn de elementen ervan grondig veranderd. Inderdaad:

- a) het investeringsprogramma is tot ± 14 miljard F teruggevallen;
- b) het inflatiepercentage ligt beneden 1 %;
- c) de leningen worden thans uitgegeven tegen een rente beneden 9 %.

	(en millions de F)	
— charges d'intérêt	74,5 %	59 756,1
— transfert aux services publics	11,8 %	9 506,7
— dépenses de personnel	8,2 %	6 584,4
— dépenses d'entretien	3,6 %	2 911,2
— autres frais de fonctionnement	1,9 %	1 457,5
Total		80 215,9

(crédits non dissociés + crédits d'ordonnancement).

Ce total correspond au chiffre repris dans l'article 1^{er} du projet de loi: Titre I, dépenses courantes:

80 193,8 millions de F de crédits non dissociés
22,1 millions de F de crédits d'ordonnancement.

80 215,9 millions de F.

La rubrique « Transfert aux services publics » a été ajoutée pour affiner les données.

Le tableau comparatif de la ventilation des dépenses courantes s'établit de la manière suivante:

(En millions de F)

Le Ministre ajoute qu'en ce qui concerne le Fonds des Routes la projection jusqu'en 1995 de l'évolution des dépenses, (voir annexe 1), reprise dans le rapport fait au nom de la Commission de l'infrastructure du Sénat par M. De Seranno sur le budget de 1985 (Doc. Sénat n° 5/XVI-2, 1984-1985, p. 25) reposait sur les hypothèses suivantes:

- a) un programme d'investissement annuel de 22 milliards de F;
- b) un taux d'inflation de 5 % pour les dépenses de personnel; fonctionnement et entretien;
- c) des emprunts émis à un taux de 11 %.

Depuis cette projection, les éléments d'hypothèses ont fluctué énormément. En effet:

- a) le programme d'investissement est retombé à ± 14 milliards de F;
- b) le taux d'inflation constaté est inférieur à 1 %;
- c) les emprunts émis actuellement le sont à moins de 9 %.

Al deze elementen moeten noodgedwongen tot een nieuwe projectie leiden, die ongetwijfeld minder zwaar zal uitvallen voor het geheel van de verrichtingen van het Wegenfonds. Dit verschijnsel zal een gunstige weerslag hebben op de toekomstige begrotingen van het fonds.

De diensten van het Departement Openbare Werken werken thans een nieuwe projectie uit. Een dergelijke uitwerking geschiedt niet in een handomdraai. Er wordt overwogen de uitwerking van die documenten te informatiseren.

Wat de Sociale Huisvesting betreft, deelt de Minister de ontwikkeling van de financiële lasten in onderstaande tabel mee :

	1983	1984	1985	1986	1987
1. Schulden uit het verleden					
— interesten (leningen aangegaan in 1975 en 1976)	1 453,7	1 251,5	3 119,0	2 560,6	1 507,1
— afbetalingen (leningen aangegaan tussen 1.01.1975 en 31.12.79)	5 419,0	3 999,0	18 329,1	15 603,0	13 023,0
2. Schuldenlast voorafgaandelijk aan 1 januari 1975					
— interesten	723,8	625,8	262,9	312,1	290,0
— afbetalingen	2 088,7	1 646,4	2 405,3	1 419,2	2 839,6

Voor de schuldenlast uit het verleden is de geraamde ontwikkeling tot 1990 de volgende :

	1988	1989	1990
Interessen	520,7	1 467,5	—
Afbetalingen	3 991,0	10 680,0	18,0

Voor de schuldenlast van vóór 1 januari 1975, zullen de hieronder vermelde kredieten nog noodzakelijk zijn tot in 1994 :

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Interessen	81,7	67,6	50,7	33,1	20,0	11,6	5,2
Afbetalingen	1 322,7	863,0	473,7	1 747,2	2 772,3	963,7	179,4

Het feit dat de financiële lasten met betrekking tot de Sociale Huisvesting op de begroting van Openbare Werken voorkomen heeft een louter formele betekenis en heeft niets te maken met de werking van het Departement.

Om de juiste ontwikkeling te kunnen beoordelen van de werkingskosten van het Ministerie van Openbare Werken moet rekening gehouden worden met de uitgavenkredieten voor 1985 en 1986, abstractie gemaakt van de financiële lasten van het Wegenfonds die in de lopende uitgaven van Openbare Werken begrepen zijn als dotatie (art. 41.01 van de begroting).

De betreffende financiële lasten bedragen voor 1986 en 1985 respectievelijk 53 822,9 miljoen F en 41 715 miljoen F.

De resterende kredieten voor werkingskosten bedragen dus :

Tous ces éléments doivent forcément mener à une autre projection qui démontrera un caractère moins onéreux pour l'ensemble des opérations du Fonds des Routes. Ce phénomène se répercutera dans les budgets futurs du Fonds.

Les services du département des Travaux publics procèdent actuellement à l'élaboration d'une nouvelle projection. Pareille élaboration ne s'exécute pas facilement. Il est envisagé d'informatiser l'élaboration de tels documents.

En ce qui concerne le logement social, le Ministre communique l'évolution des charges financières dans le tableau ci-après :

	1983	1984	1985	1986	1987
1. Charges du passé					
— intérêts (emprunts contractés en 1975 et 1976)	1 453,7	1 251,5	3 119,0	2 560,6	1 507,1
— amortissements (emprunts contractés entre le 1.01.1975 et le 31.12.1979)	5 419,0	3 999,0	18 329,1	15 603,0	13 023,0
2. Charges antérieures au 1^{er} janvier 1975					
— intérêts	723,8	625,8	262,9	312,1	290,0
— amortissements	2 088,7	1 646,4	2 405,3	1 419,2	2 839,6

Pour les charges du passé, l'évolution prévue jusqu'en 1990 est la suivante :

	1988	1989	1990
Intérêts	520,7	1 467,5	—
Amortissements	3 991,0	10 680,0	18,0

En ce qui concerne les charges antérieures au 1^{er} janvier 1975, les crédits repris ci-après seront encore nécessaires jusqu'en 1994 :

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Intérêts	81,7	67,6	50,7	33,1	20,0	11,6	5,2
Amortissements	1 322,7	863,0	473,7	1 747,2	2 772,3	963,7	179,4

Le fait que les charges financières relatives au logement social figurent au budget des Travaux publics a un caractère purement formel, et n'a rien à voir avec le fonctionnement de ce département.

Pour apprécier l'exacte évolution des dépenses de fonctionnement du Ministère des Travaux publics, il y a lieu d'envisager les crédits de dépenses 1986 et 1985, abstraction faite des charges financières du Fonds des Routes, lesquelles sont reprises dans les crédits de dépenses à titre de dotation (voir art. 41.01 du budget des Travaux publics).

Ces charges financières sont respectivement pour 1986 et 1985 de 53 822,9 millions de F et de 41 715 millions de F.

Les reliquats de crédit pour dépenses de fonctionnement s'élèvent donc à :

- voor 1986: 27 370,9 miljoen F;
- voor 1985: 28 117,9 miljoen F.

Hieruit blijkt dat, als er rekening gehouden wordt met de financiële lasten, de lopende uitgaven voor 1986, 0,97 % bedragen van de lopende uitgaven 1985, wat dus een vermindering inhoudt met 3 %.

b) Evolutie van de ordonnanceringskredieten ten opzichte van de vastleggingskredieten

De rapporteur vraagt wat de ramingen zijn inzake de ontwikkeling van de ordonnanceringskredieten ten opzichte van de vastleggingskredieten?

De Minister legt uit dat de vaststelling van de ordonnanceringskredieten wordt beïnvloed door de volgende elementen:

- 1) het bedrag van de « en cours » — d.w.z. de verplichtingen aangegaan tijdens de begrotingsjaren vóór het begrotingsjaar waarvoor de ordonnanceringskredieten worden berekend;
- 2) het bedrag van het investeringsprogramma voor het nieuwe begrotingsjaar;
- 3) de oriëntatie die aan de investeringen gegeven wordt, de aard van de uit te voeren werken, de voorgeschreven uitvoeringstermijnen, enz.. Het is zo dat voor veel grote werken, zoals bv, de haven van Zeebrugge en de bouw van de scheepslift te Strépy-Bracquegnies, de ordonnanceringen zeer snel op de vastleggingen volgen, dit omwille van de omvang der werken.

Over het algemeen beïnvloed de « en cours » nog het meest het bedrag der ordonnanceringskredieten, zodanig dat deze met enige vertraging de tendens volgen die ieder jaar door het bedrag der vastleggingen aangegeven wordt. Als de vastleggingen ieder jaar stijgen, zullen de ordonnanceringen deze trend volgen, maar dit zal met vertraging gebeuren.

Anderzijds is het zo dat, wanneer de vastleggingen ieder jaar verminderen, de ordonnanceringen hun dalende lijn slechts met vertraging zullen inzetten en de vermindering der ordonnanceringskredieten zal verhoudingsgewijze minder sterk zijn dan voor de vastleggingen.

Het is zelfs mogelijk dat tijdens het eerste jaar met dalende vastleggingen, de ordonnanceringskredieten een stijgende lijn blijven vertonen.

Met andere woorden, er bestaat slechts een min of meer vaste verhouding tussen de vastleggings- en de ordonnanceringskredieten voor zover de vermeerderingen of verminderingen nagenoeg ieder jaar in dezelfde orde van grootte liggen en voor zover er geen zeer grote of zeer dringende werken gepland zijn.

Wat hierboven is uiteengezet blijft duidelijk uit de begroting voor 1986, (Stuk n° 682/1, blz. 36 en 37).

De vastleggingskredieten zijn immers verminderd, en de ordonnanceringskredieten volgen die trend, doch met vertraging.

Vastlegging ten opzicht van 1984:

1985: 21 547,6 — 8 %
1986: 15 351,9 — 31 %

- pour 1986: 27 370,9 millions de F;
- pour 1985: 28 117,9 millions de F.

Ces chiffres laissent apparaître que, hors charges financières, les crédits inscrits pour 1986 représentent 0,97 % des crédits prévus pour l'année 1985, donc une diminution de 3 %.

b) Evolution des crédits d'ordonnancement par rapport aux crédits d'engagement

Le rapporteur demande des précisions sur les perspectives concernant l'évolution des crédits d'ordonnancement par rapport aux crédits d'engagement.

Le Ministre explique que la détermination des crédits d'ordonnancement est influencée par les éléments suivants:

- 1) le montant de l'encours c-à-d. des obligations contractées au cours des années budgétaires antérieures à l'année pour laquelle les crédits d'ordonnancement sont calculés;
- 2) le montant du programme d'investissement arrêté pour la nouvelle année budgétaire considérée;
- 3) l'orientation donnée aux investissements, la nature des travaux à exécuter, les délais d'exécution prescrits, etc. C'est ainsi que pour de très grands travaux, tels que le Port de Zeebrugge et le franchissement de la chute de Strépy-Bracquegnies, par exemple, les ordonnancements suivront de très près les engagements en raison de l'envergure même des travaux.

D'une manière générale, c'est l'encours qui influence le plus le montant des crédits d'ordonnancement, de sorte que ceux-ci suivent avec un certain retard la tendance manifestée par le montant des engagements de chaque année. C'est ainsi que, si les engagements augmentent d'année en année, les ordonnancements suivront le même mouvement mais plus lentement.

Inversément, si les engagements diminuent chaque année, les ordonnancements n'entameront leur mouvement descendant qu'avec retard et la diminution des crédits d'ordonnancement sera proportionnellement moins forte que pour les engagements.

Il peut même se produire que la première année de diminution des engagements voit malgré tout le crédit d'ordonnancement continuer son mouvement ascendant.

En d'autres termes, il n'y a de relation plus ou moins fixe entre les crédits d'engagement et les crédits d'ordonnancement que pour autant que les augmentations ou les diminutions soient quasi de même ordre chaque année et que des travaux très importants ou très urgents ne soient pas prévus.

Le budget de 1986, (Doc. n° 682/1, pp. 36-37) démontre pleinement ce qui est dit ci-avant.

En effet, les crédits d'engagement sont en diminution, et les crédits d'ordonnancement suivent la même tendance mais avec retard.

Engagement par rapport à 1984:

1985: 21 547,6 — 8 %
1986: 15 351,9 — 31 %

Ordonnanceringskredieten ten opzichte van 1984:

1985: 23 690 — 0,002 %
 1986: 19 127,1 — 19,5 %

Er zij genoteerd dat op 1 januari 1986 de Waterwegen een «en cours» hadden ten bedrage van 29 003,8 miljoen F.

Voor de onderhoudswerken staan de vastleggingen voor alle sectoren gedetailleerd in bijlage 6.

c) Investeringsen

Mevrouw Goor-Eyben wenst meer inlichtingen over het aandeel van de verschillende sectoren in de investeringen van 1986.

Als antwoord worden de volgende cijfers verstrekt:

Investeringsen Openbare Werken op 31 december 1986:

1) *Budgettaire sector* (complementaire programma's inbegrepen)

Waterwegen:	14 361 690 448 F
Gebouwen:	8 561 361 844 F
Wegen:	12 055 553 272 F
B.E.E.:	1 574 741 105 F
Algemene diensten:	295 497 202 F
	36 848 843 871 F

2) *Gedebudgetteerde sector*

Gemeentekrediet:	11 600 000 F
Office de la Navigation:	400 000 000 F
Dienst voor de Scheepvaart:	638 800 000 F
Brussel-Rupel:	780 000 000 F
	1 830 400 000 F
Algemeen totaal:	38 679 243 871 F

De evolutie van de jaarlijkse investeringen in de verschillende sectoren en de evolutie per investeringsprogramma staan respectievelijk in de bijlagen 2 en 3 vermeld.

De gedetailleerde betalingen betreffende de investeringen staan in de bijlagen 4 en 5 opgenomen.

*2. Opties**a) Herstel*

De heer Colla meent dat het beleid van het departement van Openbare Werken indruist tegen het uitdrukkelijk gestelde doel, met name het economisch herstel: in plaats van alle aandacht toe te spitsen op de aanleg van een voor de economische groei en de industriële activiteit onontbeerlijke moderne infrastructuur, denkt men alleen maar aan overdreven beperkingen, die een tegenovergesteld effect hebben van wat wordt nagestreefd.

b) Infrastructuur-problematiek

De heer Colla vindt dat maatregelen die inzake haven-, wegen- en spoorwegenbeleid worden genomen, niet getuigen van een algemene visie op het probleem van verkeersinfrastructuur.

Crédits d'ordonnancement par rapport à 1984:

1985: 23 690 — 0,002 %
 1986: 19 127,1 — 19,5 %

A noter qu'au 1^{er} janvier 1986, les voies hydrauliques avaient un encours d'engagement s'élevant à 29 003,8 millions de F.

En ce qui concerne l'entretien, le détail des engagements pour tous les secteurs est repris à l'annexe 6.

c) Investissements

M^{me} Goor-Eyben souhaite obtenir davantage de précisions sur la part des différents secteurs dans les investissements réalisés en 1986.

En réponse, les chiffres suivants sont communiqués:

Investissements Travaux publics au 31 décembre 1986:

1) *Secteur budgétaire* (programmes complémentaires compris)

Voies hydrauliques:	14 361 690 448 F
Bâtiments:	8 561 361 844 F
Routes:	12 055 553 272 F
A.E.E.:	1 574 741 105 F
Services généraux:	295 497 202 F
	36 848 843 871 F

2) *Secteur débudgétisé*

Crédit communal:	11 600 000 F
Office de la Navigation:	400 000 000 F
Dienst voor de Scheepvaart:	638 800 000 F
Bruxelles-Rupel:	780 000 000 F
	1 830 400 000 F
Total général:	38 679 243 871 F

L'évolution des investissements annuels dans les différents secteurs et l'évolution par programme d'investissement sont reprises aux annexes 2 et 3 respectivement.

D'autre part, le détail des paiements, également en ce qui concerne les investissements, figure aux annexes 4 et 5.

*2. Options**a) Redressement*

M. Colla estime que la politique du département des Travaux publics va à l'encontre de l'objectif déclaré, qui est celui du redressement: bien que soit mise en place l'infrastructure moderne indispensable à l'essor économique et à l'activité industrielle, il est procédé à des restrictions excessives, qui ont un effet inverse à celui recherché.

b) Problématique de l'infrastructure

M. Colla estime que les politiques menées dans les domaines portuaire, routier et ferroviaire ne répondent pas à une vision globale de la problématique de l'infrastructure des communications.

Daarom zou moeten worden nagegaan welk verband er bestaat tussen drie dossiers die thans geheel afzonderlijk worden behandeld: de Kanaaltunnel, het Nederlands project van de Westerscheldebrug en de investeringen voor de Antwerpse haven, meer bepaald de bouw van een containerterminal.

De Kanaaltunnel

De bouw van de tunnel onder het kanaal tussen Calais en Dover heeft grote gevolgen voor het verkeer tussen Engeland en het continent, inzonderheid voor het goederenvervoer.

Het is van het grootste belang de impact te analyseren van het containervervoer in functie van de realisatie van de Kanaaltunnel die op dit vlak nieuwe kansen opent voor de Belgische havens en meer bepaald voor de haven van Antwerpen.

Nu reeds wordt veel vracht voor Engeland in Rotterdam geladen of gelost om vervolgens met een korte transit-ferry naar de Engelse Oostkust te worden verscheept, omdat de Engelse havens minder competitief zijn dan de Europese havens. Inzonderheid Rotterdam profiteert van deze toestand.

De bouw van de kanaaltunnel kan nu echter de huidige context vrij grondig wijzigen.

Het feit dat de bediening van het Engelse hinterland door havens op het vasteland via weg en spoor kan gebeuren opent nieuwe mogelijkheden voor Europese havens. Belangrijker nog is dat dit feit de haven van Antwerpen relatief kan bevoordelen in haar concurrentiestrijd met Rotterdam.

Antwerpen heeft immers een degelijke aansluiting op de weg en het spoor. Vanuit Antwerpen kan Calais relatief eenvoudig bereikt worden, terwijl Rotterdam thans via Antwerpen moet passeren om in Calais te geraken. De voorwaarde is uiteraard dat de containerbehandeling te Antwerpen in gelijke omstandigheden kan gebeuren in vergelijking met Rotterdam.

Waar het nu op aankomt is een beleid inzake infrastructuurwerken te plannen dat inspeelt op de nieuwe toekomst-kansen voor Antwerpen en dat de troeven voor de Haven van Antwerpen maximaliseert.

Daarenboven moet het Belgisch beleid de ogen open houden voor evoluties in Nederland, vooral voor het probleem van de Westerschelde-brug dat objectief verbonden is met de gevolgen voor de bouw van de Kanaaltunnel.

Nederlandse plannen: Brug over de Westerschelde

Om de positie van Rotterdam specifiek m.b.t. containervervoer en met het oog op de realisatie van de Kanaaltunnel veilig te stellen (en dus de verbinding over land met Calais te verbeteren en te verkorten) neemt Nederland een aantal maatregelen inzonderheid wat betreft het verbeteren van de vervoerinfrastructuur naar het zuiden (Calais) toe. Zo werd boven op de Oosterschelde stormvloedkering een autoweg aangelegd die voor strikt plaatselijke behoeften niet nodig is.

In deze context is zeer recent het plan voor het bouwen van een brug (ter hoogte van Kruisingen) over de Westerschelde opnieuw in de volle actualiteit geplaatst.

De brug zou een doorvaarthoogte krijgen van 50m. De Nederlanders vinden niet alleen deze hoogte meer dan voldoende, maar daarenboven menen zij dat Nederland zonder concertatie met België terzake autonoom een beslissing kan treffen.

Dans une telle optique, il conviendrait d'analyser les rapports entre trois dossiers qui sont à l'heure actuelle traités totalement séparément: le tunnel sous la Manche, le projet néerlandais de pont sur l'Escaut occidental et les investissements portuaires à Anvers — plus précisément la construction d'un terminal pour conteneurs.

Le tunnel sous la Manche

La construction du tunnel sous la Manche entre Calais et Douvres aura une influence considérable sur le trafic entre l'Angleterre et le continent, et plus particulièrement sur le trafic de marchandises.

Il est de la plus grande importance d'analyser l'incidence du transport par conteneurs en fonction de la réalisation du tunnel sous la Manche, celle-ci ouvrant en ce domaine de nouvelles perspectives pour les ports belges, et plus précisément pour celui d'Anvers.

Dès à présent, une quantité importante de marchandises destinées à l'Angleterre est chargée ou déchargée à Rotterdam, pour être ensuite acheminée par ferry-boat vers la côte est de l'Angleterre, ce qui est dû au fait que les ports anglais sont moins compétitifs que les ports européens. C'est en l'occurrence Rotterdam qui profite le plus de cette situation.

Or, la construction du tunnel sous la Manche pourrait modifier assez profondément le contexte actuel.

Le fait que l'arrière-pays anglais pourrait être desservi par route et par rail via des ports continentaux crée de nouvelles possibilités pour les ports européens. Qui plus est, cette situation nouvelle pourrait favoriser Anvers dans sa concurrence avec Rotterdam.

Le port d'Anvers est d'ailleurs bien relié à la route et au rail. On peut atteindre Calais assez aisément au départ d'Anvers, alors qu'à partir de Rotterdam, il faut de toute façon passer par Anvers pour gagner Calais. A cet égard, il est évidemment indispensable que le traitement des conteneurs soit aussi intéressant à Anvers qu'à Rotterdam.

Il convient donc de mettre sur pied une politique de travaux d'infrastructure, basée sur les perspectives d'avenir qui s'ouvrent à Anvers, et qui maximalise les atouts du port d'Anvers.

Les responsables politiques belges doivent en outre être attentifs à l'évolution qui se dessine aux Pays-Bas, surtout en ce qui concerne le problème du pont sur l'Escaut occidental, qui présente un rapport objectif avec les perspectives ouvertes par la construction du tunnel sous la Manche.

Projets néerlandais: Pont sur l'Escaut Occidental

Les Pays-Bas prennent une série de mesures visant notamment à améliorer l'infrastructure routière en direction du sud (Calais), afin de sauvegarder la compétitivité de Rotterdam, en particulier en matière de transport par conteneurs, compte tenu de la réalisation du tunnel sous la Manche. Ainsi, une autoroute a été aménagée au-dessus du barrage-tempête de l'Escaut oriental, alors que les besoins strictement locaux ne justifient pas cet aménagement.

Dans ce contexte, le projet de construction d'un pont sur l'Escaut occidental (à la hauteur de Kruisingen) est revenu très récemment au centre de l'actualité.

Ce pont aurait une hauteur libre de 50m. Les Néerlandais estiment non seulement que cette hauteur est plus que suffisante, mais aussi qu'ils peuvent prendre seuls une décision à ce sujet, sans aucune concertation avec la Belgique.

Het Belgisch belang en meer speciaal het belang van de Antwerpse haven impliceert dat tegen deze Nederlandse houding krachtig moet worden geprotesteerd.

Een doorvaarthoogte van 50m is onaanvaardbaar en wij moeten minstens een doorvaarthoogte van 70m eisen, teneinde de Antwerpse belangen in de toekomst te vrijwaren.

Meer algemeen mag ten aanzien van Nederland niet afgeweken worden van de garantie op vrije doorvaart op de Schelde hierbij verwijzend naar het tractaat «Scheldenvrij» van 1839.

Verder zou het onzinnig zijn om de Nederlanders via Belgisch beleid maximale kansen te geven — bijvoorbeeld door op de Westerschelde-brug aansluitende verbindingen en transitwegen op Belgisch grondgebied aan te leggen — zonder wezenlijke tegenprestaties.

De gevolgen voor de haven van Antwerpen

De impact van de Kanaaltunnel biedt voor Antwerpen nieuwe perspectieven, ook in concurrentieel verband t.o.v. andere havens. Het komt erop aan deze kansen te maximaliseren.

1° *Verbetering van de toegang tot de havens*: de maritieme toegangsweg dient geoptimaliseerd, inzonderheid via de realisatie van het 48'/43' programma vooral met het oog op een betere service voor de containerlijnen die regelmatig lijndiensten op Antwerpen hebben. (Garanderen voor meer scheepstypen van een tij-onafhankelijke vaart).

2° *Optimaliseren van de containerbehandeling*: prioriteit in dit verband betreft de geplande containerterminal op de Schelde die niet via een sluis moet bereikt worden.

3° *Verbetering van de aansluitingsmogelijkheden op Calais*: vermits de containerbehandeling op de Rechter-oever gebeurt is adequate wegverbinding met de Linker-oever (spoedige afwerking van de Liefkenshoektunnel) met aansluiting op de vroegere E3 Antwerpen-Gent, een noodzaak.

Inzake spoorverbinding onderstreept dit dossier nogmaals de behoefte aan een spoorverbinding tussen Linker- en Rechteroever (wat door de Regering in het Liefkenshoekproject niet voorzien wordt).

Een verdere verbetering van het spoorwegennet en meer bepaald de wegverbinding Veurne-Calais en de spoorverbinding Gent-Calais zijn in dit verband evenzeer van wezenlijk belang.

De heer Colla concludeert dat de nieuwe marktkansen die zich openen slechts de algemene gerechtvaardigde eisen onderlijnen die met betrekking tot investeringen t.a.v. de Antwerpse haven sinds lang gesteld worden maar waar de Regering nauwelijks op inspeelt.

Standpunt van de Regering

De Minister geeft toe dat de realisatie van de tunnel onder het Kanaal in bepaalde Rotterdamse kringen gezien wordt als een mogelijkheid tot een snelle verbinding voor containertrafiek langs de weg tussen Rotterdam en Groot-Brittannië. Zulke snelle verbinding impliceert tevens de bouw van een vaste oeververbinding over of onder de Westerschelde. Voor Zeeuws-Vlaanderen is zulke vaste oeververbinding een middel om de communicatiemogelijkheden met de rest van Nederland te verbeteren.

Het spreekt vanzelf dat het onduidbaar is dat de onbelemmerde scheepvaart op de Schelde, die gegarandeerd wordt in talrijke internationale verdragen, door een dergelijke

Il faut protester énergiquement contre cette attitude des Pays-Bas, dans l'intérêt de la Belgique et, en particulier, du port d'Anvers.

Une hauteur libre de 50m est inacceptable et il faut exiger une hauteur libre minimale de 70m, en vue d'assurer l'avenir du port d'Anvers.

D'une manière plus générale, il ne faut pas déroger en faveur des Pays-Bas au principe de la liberté de navigation sur l'Escaut, garantie par le traité de 1839.

Il serait par ailleurs absurde que la Belgique mène une politique qui offre un maximum de chances aux Néerlandais, par exemple en construisant en territoire belge, sans contrepartie réelle, des routes de liaison et de transit permettant de rejoindre le pont sur l'Escaut occidental.

Les conséquences pour le port d'Anvers

La construction du tunnel sous la Manche ouvre de nouvelles perspectives pour Anvers, qui verra sa position concurrentielle renforcée par rapport aux autres ports. Il s'agit d'exploiter au maximum ces nouvelles possibilités.

1° *Amélioration de l'accès aux ports*: La voie d'accès maritime doit être optimisée, notamment par la réalisation du programme 48'/43', qui doit surtout permettre d'offrir des services plus efficaces aux lignes de porte-conteneurs qui desservent régulièrement Anvers. (Il faut permettre à une gamme plus large de navires de naviguer indépendamment des marées).

2° *Optimisation de la manutention des conteneurs*: A cet égard, priorité doit être donnée à la construction du terminal pour conteneurs sur l'Escaut, qui ne doit pas être atteint en franchissant une écluse.

3° *Amélioration des possibilités de communication avec Calais*: étant donné que la manutention des conteneurs s'effectue sur la rive droite, il est nécessaire de disposer d'une liaison routière appropriée avec la rive gauche (achèvement prochain du tunnel du Liefkenshoek), avec voie de raccordement à l'ancienne autoroute E3 Anvers-Gand.

Par ailleurs, ce dossier met à nouveau en lumière la nécessité d'une liaison ferroviaire entre la rive gauche et la rive droite (que le Gouvernement ne prévoit pas dans le projet du Liefkenshoek).

A cet égard, il est également capital de poursuivre l'amélioration du réseau ferroviaire ainsi que, notamment, de la liaison routière Furnes-Calais et de la liaison ferroviaire Gand-Calais.

Pour conclure, M. Colla déclare que les nouvelles perspectives de marché qui s'ouvrent à l'heure actuelle ne font qu'accentuer la légitimité des revendications générales concernant les investissements à réaliser en vue du développement du port d'Anvers, revendications déjà anciennes mais dont le Gouvernement ne tient guère compte.

Optique du Gouvernement

Le Ministre reconnaît que, dans certains milieux de Rotterdam, on considère la réalisation du tunnel sous la Manche comme une possibilité de liaison rapide pour le trafic routier des conteneurs entre Rotterdam et la Grande-Bretagne. Une telle liaison rapide implique également la construction d'une liaison fixe sur l'Escaut Occidental (tunnel ou pont). Cette liaison constitue pour la Flandre zélandaise le moyen pour améliorer ses relations avec le reste des Pays-Bas.

Il est évident qu'il serait inadmissible que la liberté de la navigation sur l'Escaut, qui est garantie par de nombreux traités internationaux, soit menacée par une telle

lijke constructie niet in het gedrang zou komen. Op verzoek van de Minister van Openbare Werken werd in een subcommissie van de technische Scheldec commissie hieromtrent reeds van gedachten gewisseld. Men wacht voorlopig meer concrete gegevens af.

Het is evenwel duidelijk dat Nederland in deze zaak vragende partij is. Daarenboven is een vaste oeververbinding slechts ten volle nuttig mits geschikte toegangswegen voorhanden zijn, wat de aanleg van aansluitende wegen op Belgisch grondgebied in zich houdt.

België heeft ter zake zijn standpunt nog niet bepaald omdat nog gewacht wordt op de resultaten van de onderhandelingen van de technische Scheldec commissie.

Inzake de wegverbinding tussen België en Calais kan gesteld worden dat alle voorzieningen op dat vlak ruimschoots aanwezig zijn. Overigens werd de verbinding met Groot-Brittannië via Calais steeds ingecalculeerd in de uitbouw van het Belgische wegennet.

In de verbinding tussen Groot-Brittannië en het vasteland via Calais was reeds voorzien bij de vastlegging van het tracé van de E 40.

Op Belgisch grondgebied ontbreekt op dit tracé enkel nog de schakel tussen Veurne en Frankrijk (het vak Nieuwpoort - Veurne is in aanleg). Voornoemde schakel kwam vooralsnog niet tot stand omdat men deze verbinding bij onze zuiderburen niet van onmiddellijk belang achtte zolang er geen tunnel onder het Kanaal is. Aan Franse zijde werd dan ook prioriteit verleend aan andere verbindingen.

Het staat evenwel buiten kijf dat de wil bestaat deze verbinding te realiseren: dit is onder andere gebleken tijdens onderhandelingen tussen de directeur-generaal der wegen en zijn Franse collega in Rijsel op 17 oktober 1985. Eveneens is dit tot uiting gekomen tijdens een symposium dat van 21 tot 23 oktober 1985 plaats vond te Bordeaux met als thema de vaste oeververbinding onder het Kanaal en de gevolgen ervan voor het Franse wegennet.

In het verslag van de Franse directeur-generaal der wegen staat o.m. te lezen: «... Mais pour ce qui concerne la valorisation du lien fixe Trans-Manche, je pense qu'il serait souhaitable de prévoir dans notre schéma directeur l'aménagement d'un certain nombre d'axes essentiels:

— vers le nord tout d'abord: Il me semble en effet assez clair qu'une liaison moderne à grande capacité devra relier la tête de l'ouvrage de Calais à Dunkerque, puis à la Belgique et, par l'autoroute belge E5 à l'Europe du Centre... ».

Wat België zelf betreft, is het tracé van de ontbrekende schakel alleszins gevrijwaard in het gewestplan Veurne-Westkust, zodat ook uit dit oogpunt de nodige waarborgen zijn ingebouwd, wat overigens aantoonde dat het steeds de bedoeling geweest is deze verbinding door te trekken. Naast die verbinding bestaat in West-Vlaanderen ook een alternatieve grensoverschrijding, met name via de A19 Ieper - Poperinge, die te Steenvoorde aansluit op de autosnelweg Rijsel - Duinkerke met douanezone te Callicane.

Voor het zuiden van het land is de verbinding met Calais al even vlót te bereiken: de Oost-Westgerichte « Autoroute de Wallonie » (Luik - Namen - Charleroi - Bergen - Doornik) zorgt immers voor een snelle verbinding met Rijsel, vanwaar de eerder vermelde autosnelweg naar Duinkerke vertrekt.

construction. A la demande du Ministre des Travaux publics, un échange de vues a déjà eu lieu dans une sous-commission de la Commission technique de l'Escaut. Provisoirement, on attend des données plus concrètes.

Il est cependant clair que, dans cette affaire, la Hollande est partie demanderesse. En plus, une liaison fixe ne peut donner son plein rendement que s'il existe des routes d'accès adéquates. Cela implique l'aménagement des routes de liaison sur le territoire belge.

Jusqu'à présent, la Belgique n'a pas encore pris position dans cette affaire, étant donné qu'il est indiqué d'attendre le résultat des pourparlers dans la Commission technique de l'Escaut.

En matière de liaisons routières entre la Belgique et Calais, on peut affirmer que toute l'infrastructure nécessaire est largement présente. D'autre part, lors de l'élaboration du réseau routier belge, on a toujours tenu compte de la liaison avec la Grande-Bretagne via Calais.

La liaison entre la Grande-Bretagne et le continent via Calais était prévue dès la fixation du tracé de l'E40.

Sur le territoire belge, il ne manque sur cet itinéraire que la liaison entre Furnes et la frontière française (le tronçon Nieuport-Furnes étant en exécution). Pour le moment, cette liaison n'a pas encore été commencée, car les Français étaient d'avis qu'elle n'avait pas d'intérêt immédiat, aussi longtemps qu'il n'y avait pas de tunnel sous la Manche. Dès lors on a accordé — du côté français — la priorité à d'autres liaisons.

Il est évident que la volonté de réaliser cette liaison existe. Ceci est apparu clairement lors des pourparlers entre le Directeur général des Routes et son homologue français à Lille, le 17 octobre 1985. C'est également ressorti d'un symposium tenu à Bordeaux du 21 au 23 octobre 1985, où la liaison sous la Manche et les conséquences pour le réseau routier français étaient à l'ordre du jour.

Dans son rapport, le Directeur Général des Routes français a déclaré: «... Mais pour ce qui concerne la valorisation du lien fixe Trans-Manche, je pense qu'il serait souhaitable de prévoir dans notre schéma directeur l'aménagement d'un certain nombre d'axes essentiels:

— vers le nord tout d'abord: Il me semble en effet assez clair qu'une liaison moderne à grande capacité devra relier la tête de l'ouvrage de Calais à Dunkerque, puis à la Belgique et, par l'autoroute belge E5 à l'Europe du Centre... ».

En ce qui concerne la Belgique, le tracé du tronçon manquant est prévu au plan de secteur de Furnes-Westkust, lequel a été approuvé. En cette matière, les garanties nécessaires ont ainsi été mises en place, ce qui implique d'ailleurs qu'on a toujours eu l'intention de prolonger cette liaison. A côté de la liaison en question, il existe une alternative pour franchir la frontière en Flandre-Occidentale, par la A19 Ypres-Poperinge, qui rejoint à Steenvoorde 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 « Autoroute de Wallonie » (Liège-Namur-Charleroi-Mons-Tournai) assure une liaison rapide avec Lille, d'où part l'autoroute vers Dunkerque.

Ten slotte wordt ook nog gebouwd aan de autosnelweg A8, tussen Brussel en Doornik, zodat ook het centrum van het land rechtstreeks aansluiting zal krijgen met de twee bovenvermelde verbindingen.

c) Alternatieve financiering

Voorts geeft de heer Colla als zijn mening te kennen dat men zich begoochelingen heeft gemaakt over de alternatieve financieringspogingen, meer bepaald de financiering of medefinanciering door de privé-sector, zoals blijkt uit het dossier over de aanleg van een containerterminal in de Antwerpse haven: per slot van rekening komt 40 % van de financiering van die werken ten laste van een ondergeschikt bestuur.

Mede in verband met dat dossier verstrekt de Minister de volgende toelichting:

Met betrekking tot de bouw van de containerterminal werd door Prof. G. Blauwens een kosten-baten-analyse uitgevoerd. In het kader van deze studie werd Prof. Blauwens belast met een analyse van het rendement bij privé-investering.

In de studie wordt vooropgesteld dat 10 % opbrengst vóór belasting ($\pm 5,5$ % na belasting) een minimum is.

De studie van Prof. Blauwens toont aan dat de mogelijkheden inzake particuliere financiering erg beperkt zijn. Uit die studie is immers gebleken dat privéfinanciering allen mogelijk is mits twee hoofdvoorwaarden vervuld zijn:

— dat de investeerder het recht krijgt om de huurgelden van het terrein en de havenrechten te innen; tot nu toe kwamen deze inkomsten toe aan de stad Antwerpen, die aldus haar haven kostendekkend kon exploiteren;

— dat de investeerder de toelating krijgt om de tarieven, zowel voor schepen als voor goederen te verhogen.

Bijkomend dient nog te worden ondersteld dat om de 10 % opbrengst te bereiken de containertoevoer dadelijk na de oprichting met 500 000 containers moet toenemen.

In de studie wordt er bovendien op gewezen dat het risico van een tarievenconcurrentie tussen de Scheldekade en het stedelijk havengedeelte niet mag worden onderschat: als deze concurrentieslag zou plaatshebben, storten voor de bouwer van de containerkade alle rentabiliteitsberekeningen in.

De beide hoofdvoorwaarden kunnen slechts als volgt vervuld worden:

— de stad Antwerpen moet het terrein, dat haar eigendom is, voor een periode van 30 jaar, gratis ter beschikking stellen van de privé-financierder;

Enfin, on poursuit la construction de l'autoroute A8, entre Bruxelles et Tournai, de sorte que le centre du pays pourra être raccordé directement aux deux liaisons précitées.

c) Financement alternatif

M. Colla juge d'autre part que la tentative de financement alternatif, c'est-à-dire de financement ou de cofinancement par le secteur privé, s'est révélée illusoire, ainsi qu'il est apparu du dossier relatif à la construction d'un terminal à conteneurs au port d'Anvers: c'est finalement une administration subalterne qui devra prendre en charge 40 % du financement de cette construction.

A propos de ce dossier, le Ministre apporte les précisions suivantes:

En ce qui concerne la construction d'un terminal à conteneurs, il a été procédé à une analyse coût/bénéfice par le Professeur G. Blauwens. Dans le cadre de cette étude le Professeur Blauwens a été chargé de l'analyse du rendement en cas d'investissement privé.

L'hypothèse retenue a été qu'un rendement de 10 % avant contribution ($\pm 5,5$ % après impôt) était un minimum.

L'étude a démontré que les possibilités d'un financement privé étaient assez réduites. Il est ressorti en effet qu'un financement privé n'est possible que si deux conditions essentielles sont remplies:

— que l'investisseur obtienne le droit d'encaisser les loyers du terrain et de percevoir les droits portuaires; jusqu'à présent, ces revenus revenaient à la Ville d'Anvers, qui était en mesure d'exploiter son port en couvrant ses frais;

— que l'investisseur soit autorisé à augmenter les tarifs, aussi bien pour les navires que pour les marchandises.

En ordre complémentaire, il faut encore supposer que, pour atteindre le rendement de 10 %, le trafic des conteneurs doit augmenter de 500 000 conteneurs et cela immédiatement après la construction.

Il a été souligné dans l'étude qu'il ne fallait pas sous-estimer le risque d'une concurrence par rapport aux tarifs pratiqués sur le quai de l'Escaut, et dans la partie urbaine du port; si une telle concurrence devait éclater, les calculs de rentabilité du constructeur du quai à conteneurs s'écroulèrent.

Les deux conditions principales ne peuvent être remplies que de la manière suivante:

— la ville d'Anvers met le terrain, qui est sa propriété, gratuitement à la disposition de l'investisseur privé pour une période de 30 ans;

— de stad Antwerpen staat de havenrechten af aan een privé-financierder; dit impliceert dat de stad ervan afziet enige vergoeding te eisen voor de diensten die zij ten behoeve van de containerterminal verricht, o.m. begeleiding door de havenscapiteindienst, onderhoud van het wegennet in het havengebied, waarborgen van de veiligheid, enz...

Het departement van Openbare Werken heeft omtrent die voorwaarden onderhandelingen aangeknoopt met de stad Antwerpen. Op 1 september 1986 meldde de stad dat zij op deze voorwaarden niet kon ingaan. Het creëren van een privé-kade binnen de bestaande gemeentelijke haven moet om wettelijke, reglementaire, feitelijke en ook historische redenen uitgesloten worden geacht.

De stad Antwerpen heeft evenwel een tegenvoorstel gedaan waarin zijn verklaart bereid te zijn 40 % bij te dragen in de bouwkosten van de kaaimuur.

(Over de containerterminal worden ook nog meer precieze vragen gesteld: cf. infra, B2).

De heer Vermeiren betwist het standpunt van de heer Colla betreffende de alternatieve financiering, want dank zij die methode was het mogelijk de luchthaven van Zaventem uit te bouwen, zodat die nog ruimere gunstige effecten kreeg, aangezien nieuwe bedrijven zich in de omgeving komen vestigen.

De alternatieve financiering heeft dus zeer positieve gevolgen gehad voor de werkgelegenheid: het scheppen van nieuwe banen bleef niet beperkt tot de streek van Zaventem alleen, aangezien sommige nieuwe werknemers ook in andere streken verblijven.

Dat succes heeft in de streek van Zaventem echter een verzadiging van het verkeer, vooral van het wegverkeer, teweeg gebracht.

De Minister is van mening dat het Bestuur der Wegen, qua uitbouw van de wegeninfrastructuur rond Zaventem, steeds toekomstgericht heeft gehandeld. Er is daar inderdaad een behoorlijke autosnelwegenstructuur voorhanden zowel voor de reizigers als voor Brucargo.

Daarenboven doen er zich met betrekking tot de rijkswegen, dus buiten het luchthavengebied op dit ogenblik geen grote problemen voor en worden er ook geen verwacht in de toekomst. Wat betreft de toekomst, beperken de infrastructuurwerken voor Zaventem 2000 zich trouwens, volgens de Régie der Luchtwegen, tot de terreinen van de luchthaven zelf.

Wel kan het volgende nog worden verbeterd:

a) Kruispunt van de autosnelweg Brussel-Melsbroek met de Vilvoordelaan.

De lichtsignalisatie kan hier bijgesteld worden om een vlottere verkeersdoorstroming te verkrijgen. (Het Bestuur van Openbare Werken wordt verzocht hiervoor het nodige te doen).

In de toekomst zal het wellicht aangewezen zijn hier een brug of tunnel te bouwen. Dit zou dan echter voor rekening van de Régie der Luchtwegen komen, daar dit probleem alleen belang heeft voor de luchthaven zelf. Bovendien begint op dit punt het luchthavengebied.

b) Op de grote autosnelwegen (Ring rond Brussel).

— la ville d'Anvers cède les droits portuaires au financier privé; cela implique que la ville d'Anvers renonce à la perception de toute bonification pour le service qu'elle exécute au bénéfice du terminal à conteneurs c'est-à-dire l'assistance du service de capitainerie du port, l'entretien du réseau dans la zone portuaire, la garantie de la sécurité, etc.

Le département des Travaux publics a ouvert des pourparlers avec la ville d'Anvers au sujet de ces conditions. En date du 1^{er} septembre 1986, la ville d'Anvers a fait savoir qu'elle ne pouvait pas accepter ces conditions. La création d'un quai privé dans l'enceinte d'un port communal existant est à rejeter pour des raisons légales, réglementaires et de fait, ainsi que pour des raisons historiques.

Cependant, la ville d'Anvers a introduit une contre-proposition où elle s'engage à participer, à raison de 40 %, aux frais de construction du mur de quai.

(Le terminal à conteneurs est également l'objet de questions plus ponctuelles: cf. infra, B2).

M. Vermeiren conteste le point de vue de M. Colla sur le financement alternatif: ainsi, le recours à cette formule a permis le développement de l'aéroport de Zaventem et a des retombées plus larges, dans la mesure où de nouvelles entreprises viennent s'établir aux alentours.

Le financement alternatif a donc eu un impact très positif sur l'emploi, qui n'est pas limité à la seule région de Zaventem, car certains des occupants de ces nouveaux postes de travail résident dans d'autres régions.

Toutefois, ce succès entraîne un problème de saturation de l'infrastructure, principalement routière, dans la région de Zaventem.

Le Ministre estime qu'en ce qui concerne l'élaboration de l'infrastructure autour de Zaventem, l'Administration des Routes a toujours fait preuve d'une politique axée vers l'avenir. En effet, il existe autour de Zaventem une infrastructure autoroutière satisfaisante, aussi bien pour les voyageurs que pour les besoins de Brucargo.

En plus, il n'y a aucune difficulté à signaler au niveau des routes de l'Etat et on n'en prévoit pas dans l'avenir. D'ailleurs, pour ce qui concerne l'avenir, les travaux pour Zaventem 2000 se limitent, d'après la Régie des Voies Aériennes, aux terrains de l'aéroport proprement dit.

Cependant on peut améliorer les points suivants:

a) Carrefour de l'autoroute Bruxelles-Melsbroek avec l'avenue de Vilvorde.

La signalisation lumineuse peut être mieux adaptée pour permettre un écoulement plus souple du trafic (l'Administration des Travaux publics est invitée à faire le nécessaire pour y remédier).

A l'avenir, il sera sans doute indiqué d'y construire soit un tunnel, soit un viaduc. Ceci sera, sans doute, à charge de la Régie des Voies Aériennes, car ce problème n'aura de l'intérêt que pour l'aéroport.

b) Sur les grandes autoroutes (Ring de Bruxelles).

Diegenen die de Ring verlaten om naar de luchthaven te rijden, dienen vrij ingewikkelde verkeersbewegingen te maken.

Het Bestuur van Openbare Werken werd reeds vroeger verzocht dit te bestuderen en de Minister heeft aange- drongen op het activeren van deze studie.

d) Coördinatie tussen de verschillende departementen

Zowel de heer Colla als de heer Vermeiren menen dat meer coördinatie noodzakelijk is tussen de beleidsmaatregelen en het optreden van de verschillende departementen.

De heer Vermeiren vraagt meer bepaald naar de oorzaak van het heersend gebrek aan coördinatie bij de werken die door de concessionarissen (R. T. T. — UNERG...) en door de Staat dienen te worden uitgevoerd. Dat gebrek komt vooral tot uiting op de secundaire wegen, die herhaaldelijk in een bouwplaats worden herschappen, ofschoon het werk in één keer kan worden uitgevoerd. Welke remedies stelt het Bestuur voor? Bestaat er een bijzondere dienst om in die coördinatie te voorzien?

Volgens de Minister is het moeilijk een perfecte coördinatie te garanderen bij werken die worden uitgevoerd door concessiehoudende maatschappijen en door het Rijk, omdat die werken dikwijls op verschillende data dienen geprogrammeerd te worden, omwille van eigen economische en technische redenen.

Het zou bijvoorbeeld onlogisch en voor de Schatkist betreurenswaardig zijn, een bepaalde weg verscheidene jaren vroeger te laten vernieuwen, alleen maar om die werken gelijktijdig te kunnen uitvoeren met die van een concessiehouder.

Er bestaat inderdaad een optimale datum (uit een economisch oogpunt) om een onderhoudswerk uit te voeren en die datum dient in acht te worden genomen.

Vanzelfsprekend hebben de concessionarissen ook eisen van dezelfde aard. Nochtans bestaat er een zekere coördinatie voor alle werken die bij benadering tegen dezelfde datum geprogrammeerd kunnen worden. Die coördinatie wordt geregeld door de buitendiensten van het Bestuur der Wegen.

Het is immers zo dat iedere verplaatsing door een concessiehouder langs de Rijkswegen, slechts kan geschieden met een door het Bestuur der Wegen afgegeven machtiging; voorts worden alle concessiehouders door het Bestuur verwittigd. Op een vergadering vóór de aanvang der werken wordt de weerslag van de werken op hun installaties grondig nagegaan. Bij die gelegenheid wordt de geringste coördinatie regelmatig in acht genomen.

3. Personeel

a) Mobiliteit van het personeel — Stagedoende jongeren

De rapporteur vraagt wat men onder mobiliteit van het personeel verstaat.

Hoeveel stagedoende jongeren zijn in dienst bij het departement van Openbare Werken?

Hoeveel gesubsidieerde contractuelen zijn er?

Wat is de globale visie inzake personeelsbeleid?

De Minister antwoordt dat de uitvoeringsmodaliteiten betreffende de mobiliteit van het personeel van sommige

Ceux qui quittent le Ring, pour se diriger vers l'aéroport, doivent faire des manœuvres assez compliquées.

L'administration des Travaux publics a déjà été invitée, auparavant, à examiner ce problème et le Ministre a insisté pour que l'on active cette étude.

d) Coordination entre les différents départements

Tant M. Colla que M. Vermeiren estiment qu'une plus grande coordination est nécessaire entre les politiques et les actions des différents départements ministériels.

M. Vermeiren s'interroge plus particulièrement sur les causes du manque de coordination existant dans les travaux à réaliser par les concessionnaires (R. T. T., UNERG...) et ceux à exécuter par l'Etat. Cette carence se marque surtout sur les routes secondaires, qui sont dès lors mises en chantier plusieurs fois alors que le travail pourrait être réalisé en une fois. Quels sont les remèdes proposés par l'Administration? Existe-t-il un service particulier pour assurer cette coordination?

Le Ministre fait observer qu'il est difficile d'assurer une parfaite coordination entre les travaux à réaliser par les concessionnaires et ceux à exécuter par l'Etat, étant donné que ces travaux doivent souvent être programmés à des dates différentes pour des raisons techniques et économiques qui leur sont propres.

Il serait par exemple aberrant et déplorable au niveau de la gestion du Trésor d'avancer de plusieurs années les travaux de réfection d'une voirie dans le seul but de les réaliser en même temps que ceux d'un quelconque concessionnaire.

Il existe en effet une date optimale (au point de vue économique) pour réaliser une opération d'entretien et c'est cette date qui doit être respectée.

Il est évident que les concessionnaires ont eux aussi des exigences du même ordre. Une coordination est cependant assurée pour tous les travaux qui peuvent être programmés approximativement aux mêmes dates. Cette coordination est assurée par les services extérieurs de l'Administration des Routes.

En effet, tout déplacement de concessionnaire le long d'une voirie de l'Etat ne peut se faire qu'après autorisation délivrée par l'Administration des Routes et d'autre part, préalablement à tout chantier routier, l'Administration prévient et réunit tous les concessionnaires afin de pouvoir juger de l'incidence des travaux sur leurs installations. A cette occasion, la coordination voulue est régulièrement assurée.

3. Personnel

a) Mobilité du personnel — Stagiaires

Le rapporteur demande quelle est la situation en ce qui concerne la mobilité du personnel.

Combien y a-t-il de stagiaires en service au Ministère des Travaux publics?

Combien y a-t-il de contractuels subsidiés?

Quelle est la vision globale en matière de personnel?

Le Ministre répond que les mesures d'exécution relatives à la mobilité du personnel de certains services publics (dont

overheidsdiensten (waaronder het departement van Openbare Werken) zijn geregeld bij het koninklijk besluit van 22 oktober 1982 (*Belgisch Staatsblad* van 23 oktober 1982 + wijzigingen van 14 mei 1984 en 27 november 1985).

De aanvragen worden aan het Vast Wervingssecretariaat gericht, dat daaraan een gunstig gevolg geeft voor zover de departementen (waaronder Openbare Werken) de nodige wervingsmachtigingen bezitten.

Men moet toegeven dat het huidige systeem weinig concrete resultaten heeft opgeleverd, daar de meeste mobiliteitsaanvragen slechts een tewerkstelling dicht bij de woonplaats beoogden.

Het aantal stagedoende jongeren dat door de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening ter beschikking van het departement is gesteld, bedraagt 3 % van het reële statutaire effectief.

Het departement heeft geen gesubsidieerde contractuelen (deze categorie van personeel is alleen bij de gemeenten voorzien).

Rekening houdend met de voortdurende vermindering van het aantal personeelsleden en het niet vervangen van gepensioneerde personeelsleden, bestaat het algemeen personeelsbeleid van het departement erin om in de nieuwe thans ter discussie zijnde personeelsformatie een bepaald aantal personeelsleden op te nemen die niet langer op een definitieve wijze aan een bestuur of een dienst verbonden zullen worden, maar volgens de behoeften ter beschikking kunnen worden gesteld van bepaalde diensten, met het oog op het vervullen van functionele behoeften die in de tijd beperkt zijn, zowel als van specifieke opdrachten. Daarenboven zal het departement door optimaal gebruik te maken van bureautica en informatica zijn diensten zo herstructureren dat het met een minimum aan personeel zijn opdrachten kan blijven vervullen.

b) Taalkaders

De rapporteur merkt op dat volgens een arrest van de Raad van State de taalkaders aan het reële werkvolume moeten worden aangepast.

Hoe ziet de indeling van de taalkaders voor de onderscheidene diensten (Wegen, Waterwegen, Gebouwen, B.E.E., enz.) eruit?

De Minister herinnert eraan dat de taalkaders van het Ministerie van Openbare Werken zijn vastgesteld bij het koninklijk besluit van 4 december 1970 (laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 1 september 1983) en gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 30 september 1983.

De verdeling van de taalkaders houdt per dienst rekening met het reële werkvolume.

B. Bestuur der waterwegen

1. Waterlopen en dijken

a) Sigmaplan: gevolgen van het «broeikas-effect»

De heer Colla brengt kritiek uit op het feit dat het door het Bestuur der Waterwegen gevoerde beleid geen aandacht schenkt aan de problemen op lange termijn.

Zo wordt helemaal geen rekening gehouden met de voorzienbare stijging van het «broeikas-effect»: de stijging van de CO₂-concentratie doet de temperatuur stijgen en meteen, op het niveau van onze planeet, het waterpeil. Volgens ernstige wetenschappelijke studies zal dat peil tegen het jaar 2000 een meter hoger liggen dan het huidige

le Ministère des Travaux publics) sont réglées par l'arrêté royal du 22 octobre 1982 (*Moniteur belge* du 23 octobre 1982 + modifications des 14 mai 1984 et 27 novembre 1985).

Les demandes sont adressées au Secrétariat permanent de recrutement qui y donne satisfaction dans la mesure où les départements (dont le Ministère des Travaux publics) obtiennent des autorisations de recrutement.

Il faut reconnaître que le système ne semble pas avoir donné beaucoup de résultats positifs à ce jour, les demandes de mobilité étant toujours faites dans un souci de trouver un lieu de travail proche du domicile.

Le nombre de stagiaires mis à la disposition du département par l'Office national de l'Emploi est égal à 3 % de l'effectif réel du personnel statutaire en service.

Le département ne dispose pas de contractuels subsidiés (cette catégorie de personnel ne pouvant être mise qu'à la disposition des communes).

Quant à la politique générale du département en matière de personnel, elle consiste, du fait de la diminution constante du personnel effectif en service et du non-remplacement du personnel atteint par la limite d'âge, à prévoir dans le nouveau cadre actuellement en discussion un certain nombre d'agents qui ne seront plus affectés d'une manière définitive à une administration ou à un service mais qui pourront être mis à la disposition de certains services pour des besoins fonctionnels limités dans le temps et pour des missions spécifiques. De plus, en utilisant au maximum la bureautique et l'informatique, le département restructurera ses services en vue de répondre à ses missions avec un nombre minimum de personnel.

b) Cadres linguistiques

Le rapporteur fait observer que, suivant un arrêt du Conseil d'Etat, les cadres linguistiques doivent être adaptés au volume réel des tâches.

Quelle est la ventilation des cadres linguistiques pour les différents services (Routes, Voies Hydrauliques, Bâtiments, A.E.E., etc.)?

Le Ministre rappelle que les cadres linguistiques du Ministère des Travaux publics sont fixés par arrêté royal du 4 décembre 1970 (modifié en dernier lieu par arrêté royal du 1^{er} septembre 1983) et publiés au *Moniteur belge* du 30 septembre 1983.

La ventilation des cadres linguistiques par service tient compte du volume réel des tâches.

B. Administration des Voies hydrauliques

1. Cours d'eau et digues

a) Plan Sigma: prise en compte de l'«effet serre»

M. Colla critique le fait que la politique de l'Administration des Voies hydrauliques ne s'inscrive pas dans une réflexion à long terme.

Ainsi, il n'est tenu aucun compte de l'augmentation prévisible de «l'effet serre»: une augmentation de la concentration en CO₂ provoque une hausse des températures et donc aussi, à l'échelle de la planète, une hausse du niveau des eaux. Des études scientifiques sérieuses prévoient que ce dernier se trouvera en l'an 2000 un mètre

peil. Indien geen maatregelen getroffen worden, bestaat er zeker gevaar voor zware overstromingen.

De heer Colla meent dat het Sigmaplan voor dat probleem geen oplossing biedt en hij wenst dat het Bestuur der Waterwegen, naar het voorbeeld van wat in Nederland gebeurt, rekening houdt met de studies die werden gemaakt en zijn plannen dienovereenkomstig uitwerkt.

De Minister herinnert eraan dat het Sigmaplan, dat op 18 februari 1977 door de Ministerraad werd goedgekeurd, tot doel heeft alle bewoners van het Zeescheldebekken op definitieve wijze te beveiligen tegen overstromingen ingevolge een verhoging van de waterstand bij stormweer.

Dat doet zich voor wanneer het zeewater langs de kust door de wind wordt opgestuwd. Een noordwestenwind kan, wegens de schuine ligging van de Scheldemondingen, opstuwingen geven van zelfs meer dan 2 m. De invloed van de windkracht is dus van doorslaggevend belang.

Bij dergelijke effecten is het fenomeen van het afsmelten van de ijskappen op heden van ondergeschikt belang.

In het kader van de studie van het Sigmaplan werd een stijging van het zeeniveau met 0,20 m per eeuw ingecalculeerd om rekening te houden met de verhoging van het te keren waterpeil als gevolg van het gecombineerde effect van de stijging van het zeeniveau en de daling van het bodempeil.

Door het uitvoeren van het Sigmaplan zal de beveiliging tegen overstromingen merklijk verbeteren.

De uitvoering van het Sigmaplan moet dus verder als prioritair beschouwd worden en niettegenstaande de budgettaire beperkingen, werden dan ook de nodige kredieten uitgetrokken.

Het onderzoek van het klimatologisch verschijnsel van het afsmelten van de ijskappen behoort niet rechtstreeks tot de bevoegdheid van het departement van Openbare Werken en moet trouwens in internationaal verband gezien worden.

Aan dit verschijnsel moet evenwel de nodige aandacht besteed worden, zodat tijdig en op een gepaste wijze kan worden ingegrepen. Het Departement van Openbare Werken zal daarbij niet aarzelen om in de mate waarin zulks vereist is zijn verantwoordelijkheid op te nemen.

b) *Sigmaplan: dijken en gecontroleerde overstromingsgebieden (« potpolders »)*

1) Stormstuw te Oosterweel

De rapporteur vraagt of de Stormstuw te Oosterweel zal worden gebouwd.

De Minister antwoordt dat er niet voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om dergelijk grootscheeps project als de Stormstuw te Oosterweel te bouwen.

2) Kruibeke

De rapporteur wil tevens weten hoever het staat met de tweede fase van de werken die verband houden met het Sigmaplan, d.w.z. de bouw van gecontroleerde overstromingsgebieden. Zullen daardoor bepaalde aspecten van de eerste fase van het plan, die verband houden met de dijken niet op de helling komen te staan?

In verband met de aanleg van gecontroleerde overstromingsgebieden ondervraagt de heer Elewyck de Minister over de kosten van de beveiligingsmaatregelen die, met het oog op de bescherming van het Scheldebekken tegen de schadelijk gevolgen van het stormtij, moeten worden geno-

plus haut qu'à l'heure actuelle. Si aucune mesure n'est prise, il y a tout lieu de craindre des inondations considérables.

M. Colla estime que le plan Sigma n'apporte aucune réponse à ce nouveau défi. Il souhaite que, à l'instar de ce qui se pratique aux Pays-Bas, l'administration des Voies hydrauliques prenne en considération les études qui ont été effectuées, et qu'elle développe des plans en conséquence.

Le Ministre rappelle que le projet Sigma, approuvé par le Conseil ministériel du 18 février 1977, a pour but la protection des personnes vivant à proximité du bassin maritime de l'Escaut contre les inondations causées par la crue durant les tempêtes.

Cette situation se produit lorsque l'eau est refoulée par le vent. L'estuaire de l'Escaut étant légèrement incliné, un vent provenant du Nord-Ouest peut même occasionner des refoulements de près de 2 m. La pression du vent est donc d'une importance primordiale.

Dans de telles situations, le phénomène de la liquéfaction des glaciers n'est jusqu'à présent que de peu d'importance.

Dans le cadre de l'étude relative au plan Sigma, il a été tenu compte d'une hausse du niveau des mers de 20 cm par siècle pour faire face au niveau des eaux à rejeter comme suite de l'effet combiné de la montée du niveau des mers et de l'abaissement du sol.

L'exécution du plan Sigma rendra la protection contre les inondations nettement meilleure.

Dès lors, l'exécution du plan Sigma est considérée comme prioritaire et, malgré les restrictions budgétaires, les crédits nécessaires ont été alloués.

L'étude de ce phénomène climatologique et de la liquéfaction des glaciers qui en résulte ne ressort pas de la compétence du Département des Travaux publics et doit être placée dans un contexte international.

Ce phénomène doit cependant être examiné afin d'y apporter des solutions à temps. Le département des Travaux publics ne tardera pas à prendre ses responsabilités dans la mesure nécessaire.

b) *Plan Sigma: digues et zones d'inondation contrôlée (« Potpolders »)*

1) Barrage d'Oosterweel

Le rapporteur demande si le barrage d'Oosterweel sera construit.

Le Ministre répond que les moyens financiers, disponibles pour construire un projet d'une envergure telle que celle du barrage à Oosterweel, ne sont pas prévus.

2) Kruibeke

Le rapporteur souhaite également savoir où en est la deuxième phase des travaux liés au Plan Sigma, c'est-à-dire la construction de zones d'inondation contrôlée. Ne remettra-t-elle pas en cause certains aspects de la première phase, relative aux digues?

Dans le cadre de la construction de zones d'inondation contrôlée, M. Van Elewyck interroge le Ministre sur le coût des mesures de protection que, pour protéger le bassin de l'Escaut des effets préjudiciables des marées-tempêtes, il faut mettre en place chaque fois qu'apparaît le risque

men telkens wanneer er gevaar bestaat voor overstroming omdat de dijken op sommige plaatsen, zoals b.v. te Kruibeke, niet worden opgehoogd. Waarom is die ophoging niet gebeurd?

De Minister merkt op dat het inschakelen van de Civiele Bescherming slechts een fractie kost van de werken, die te Bazel-Kruibeke-Rupelmonde gepland zijn.

Voorts dient onderstreept te worden dat de dijken in Kruibeke niet in slechte staat verkeren. Vóór de aanvang van het systematisch verhogen en verzwaren van de dijken in 1977, in het kader van het Sigmaplan, behoorden deze dijken tot de beste van het ganse Schelde-bekken. Aan de kwaliteit ervan is vandaag niets veranderd. Wel kan men zeggen dat de nieuwe dijkvakken nog beter zijn, maar daarom zijn de dijken te Kruibeke nog niet slecht.

De dijkkrui is thans gelegen op peil (+ 7,70) T. A. W., wat slechts 30 cm lager is dan het Sigmapeil, namelijk (+ 8,00) T. A. W. («tweede algemene waterpassen»).

Aangezien in het raam van het Sigmaplan het dijkkenbestand stapsgewijs wordt verbeterd en de werken bij voorrang worden aangepakt op de meest kwetsbare plaatsen, werden te Kruibeke nog geen grootscheepse werken uitgevoerd.

Voorzien wordt in deze omgeving het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde uit te bouwen. Door zijn ligging kan dit gebied enorm bijdragen tot het verlagen van de vloedgolven en de opwaarts gelegen gebieden en een grotere beveiliging tegen overstromingen geven.

Daartoe is het noodzakelijk dat ringdijken worden aangelegd rond het gebied, met het oog op de continuïteit van de waterkering, dat de Scheldedijken overstroombaar worden gemaakt en dat ruime uitwateringssluizen worden gebouwd om het water, dat bij vloed in het gebied stroomt, zo spoedig mogelijk af te voeren.

Het project, dat thans wordt uitgewerkt, wordt momenteel uit een ecologisch oogpunt onderzocht.

Zolang de studie voor de aanleg van het gecontroleerde overstromingsgebied niet is afgerond, is het niet verantwoord werken uit te voeren die later eventueel volledig zouden moeten worden overgedaan.

Zodra de nodige vergunningen voor het uitvoeren van de werken zijn verkregen, zullen deze worden aangevat.

Ondertussen zal uiteraard verder permanent toezicht worden gehouden op de dijken en alle nodige maatregelen zullen worden genomen om in voorkomende gevallen de vereiste onderhouds- en herstellingswerken accuraat uit te voeren.

3) Zone St.-Anna

De heer Van Elewycck verwondert zich erover dat de ophoging en de versteviging van de dijk aan het St.-Annastrand niet als prioritair worden beschouwd.

Ingevolge de uitvoering van het Delta-plan is het waterpeil gestegen zodat zich ten hoogte van het St.-Annastrand geregeld overstromingen voordoen bij het eerste lentegetij. De nodige veiligheidsmaatregelen werden dus niet genomen.

De Minister bevestigt dat in het raam van het Sigmaplan op het grondgebied van de stad Antwerpen nog een zone van ca. 2,9 km moet worden verhoogd en versterkt.

Dit vak strekt zich uit van de vlotsteiger tot aan het Sint-Annabos. De gemiddelde hoogte van de aldaar aanwezige waterkering bedraagt (+ 7,81) T. A. W.

d'inondation, faute d'avoir exhaussé les digues en certains endroits — par exemple à Kruibeke. Pourquoi ces digues ne sont-elles pas exhaussées?

Le Ministre fait observer que la mise en œuvre de la Protection civile ne coûte en fait qu'une fraction de l'ensemble des travaux prévus à Bazel-Kruibeke-Rupelmonde.

Il faut ensuite souligner que les digues à Kruibeke ne sont pas en mauvais état. Avant le début du renforcement et du surhaussement systématiques des digues en 1977, dans le cadre du plan Sigma, ces digues se situaient parmi les meilleures de tout le bassin de l'Escaut. Aujourd'hui, cette qualité n'a pas changé. On peut dire que les nouveaux tronçons de digues sont encore meilleurs mais cela ne signifie pas que les digues à Kruibeke sont en mauvais état.

Le sommet de la digue se situe actuellement au niveau (+ 7,70) T. A. W. («tweede algemene waterpassen»), ce qui n'est que 30 cm plus bas que le niveau Sigma, c'est-à-dire (+ 8,00) T. A. W.

Etant donné que, dans le cadre du plan Sigma, les digues sont renforcées au fur et à mesure et que les travaux sont entamés de préférence aux endroits les plus vulnérables, on n'a pas encore exécuté de travaux de grande envergure à Kruibeke.

Il est envisagé de créer dans cette région la zone d'inondation contrôlée de Kruibeke-Bazel-Rupelmonde. De par sa situation, cette région peut contribuer énormément à l'abaissement des ras-de-marée et offrir aux régions situées plus en amont une meilleure protection contre les inondations.

Pour cela il est nécessaire de créer des digues circulaires autour de cette zone afin d'assurer la continuité du rejet des eaux, de rendre les digues de l'Escaut inondables et de construire de vastes écluses d'évacuation afin d'évacuer dans les meilleurs délais les eaux qui entrent dans la zone au moment de la marée.

Le projet qui est élaboré actuellement est examiné sur le plan écologique.

Aussi longtemps que l'étude pour l'aménagement de la zone d'inondation contrôlée n'est pas terminée, il n'est pas justifié de procéder à des travaux qui seraient éventuellement à refaire entièrement ultérieurement.

Dès que les autorisations nécessaires pour l'exécution de ces travaux seront obtenus, ceux-ci seront exécutés.

Il va de soi qu'entre-temps on a continué à surveiller en permanence ces digues et que toutes les mesures seront prises pour exécuter, le cas échéant, les travaux d'entretien et de réparation nécessaires.

3) Zone de Ste-Anne

M. Van Elewycck s'étonne que le surhaussement et le renforcement de la digue de la plage de Ste-Anne ne soient pas considérés comme une priorité.

Du fait que la réalisation du plan Delta a eu pour conséquence d'élever le niveau d'eau, des inondations se produisent régulièrement à la hauteur de la plage de St.-Anna lors de la première marée de printemps. Les exigences en matière de sécurité ne sont donc pas rencontrées.

Le Ministre confirme que, dans le cadre du plan Sigma, il reste sur le territoire de la ville d'Anvers encore une zone de $\pm 2,9$ km à surhausser et à renforcer.

Ce tronçon s'étend de l'estacade jusqu'au Bois de Sainte-Anne. La hauteur moyenne de la digue existante est de (+ 7,81) T. A. W.

Evenwel is ter hoogte van het St.-Annastrand, en meer bepaald nabij de molen, een zone van 300 m enkele decimeters lager gelegen.

De uit te voeren werken zijn geprogrammeerd voor 1987.

In verband met de gevolgen van de Deltawerken op de Zeeschelde had een onderzoek door de Nederlandse instanties, voor de aanvang van de bouw van de stormvloedkering op de Oosterschelde, reeds uitgewezen dat de afsluiting van de Oosterschelde slechts een verwaarloosbare invloed zou hebben op de getijbeweging bij stormvloed in de Westerschelde.

Dat werd bevestigd door een Belgisch onderzoek.

Gelet op het mechanisme van de tijwerking in de Noordzee zijn die bevindingen vanzelfsprekend.

4) De situatie van de Vliet in Schelle

De heer *Cauwenberghs* vestigt de aandacht op het gevaar voor overstroming bij de monding van de Vliet te Schelle, dat rond Nieuwjaar is opgetreden. Welke maatregelen werden genomen met het oog op de toekomst?

De Minister merkt op dat het gemiddelde springtij (veranderlijk van plaats tot plaats) (5,55) T.A.W. bedraagt te Antwerpen.

De astronomische berekeningen i.v.m. dat peil geven voor 1987 als uiterste waarden (5,36) op 6 december en (5,85) op 9 september.

Het peilverschil is dus, relatief gezien, niet zo groot. Overstromingsgevaar komt er dan ook enkel bij stormtij wanneer het zeewater naar en langs de kust wordt opgestuwd. De grootte van de opstuwing is afhankelijk van de windkracht, de windrichting en de duur, de oriëntatie en de uitbreidbaarheid van het windveld en de diepte van de zee.

Een noordwestenwind heeft, wegens de schuine ligging van de Scheldemonding, de grootste weerslag en kan een peilstijging veroorzaken van meer dan 2 m.

De stelling dat rond de nieuwjaarsdagen een groter overstromingsgevaar dan op andere tijdstippen zou bestaan, vindt derhalve zijn verklaring in de constatering dat de kans op storm op dat ogenblik groter zal zijn.

Het laatste stormtij dat werd genoteerd en waarbij, zoals is voorzien in het alarmplan, door het versturen van telegrammen, de waakposten werden ingenomen, dateert van 19 december 1986. De tijhoogte te Antwerpen bereikte toen (6,76). Ter hoogte van Schelle werd (6,85) opgetekend.

In Schelle werden in de afgelopen jaren de nodige voorlopige beveiligingswerken uitgevoerd.

De uitvoering van de definitieve werken moest immers worden gesplitst, doordat de toegang naar de scheepswerf Jacobs zowel een uitwateringssluys (aan de Molens) als een stormvloedkering (aan de monding) zou hebben vereist.

Het ontwerp was klaar om stapsgewijze te worden uitgevoerd, maar ingevolge het faillissement van het bedrijf is dat niet meer noodzakelijk en kan een eenvoudige oplossing worden gekozen, waarbij enkel aan de monding van de Vliet een uitwateringssluys moet worden gebouwd. De studie van dat ontwerp zal binnenkort worden afgesloten.

De gebouwen van de scheepswerf werden intussen in opdracht van de curator afgebroken, maar de muren die

Cependant, au droit de la plage de Sainte-Anne et plus précisément près du moulin, il y a une zone d'environ 300 m où le niveau se situe quelques décimètres plus bas.

Les travaux à exécuter sont programmés en 1987.

D'autre part, en ce qui concerne les conséquences du Plan Delta sur l'Escaut maritime, une étude des instances néerlandaises avait déjà démontré, avant le commencement de la construction du barrage anti-tempête, que la fermeture de l'Escaut oriental n'aurait qu'une influence négligeable sur le mouvement de la marée en cas de marée de tempête dans l'Escaut occidental.

Ceci a été confirmé par une étude belge.

Vu le mécanisme des marées de la mer du Nord, ces constatations sont évidentes.

4) Situation de la Vliet à Schelle

M. *Cauwenberghs* attire l'attention sur le danger d'inondation à l'embouchure de la Vliet à Schelle, qui s'est manifesté aux environs du Nouvel-An. Qu'a-t-on prévu à l'avenir?

Le Ministre indique que le raz de marée moyen (variable d'endroit en endroit) s'élève à (5,55) T.A.W. à Anvers.

Les calculs astronomiques de ce niveau donnent pour 1986, comme valeurs extrêmes le 6 décembre (5,36) et le 9 décembre (5,85).

La différence en niveau n'est donc relativement pas si grande. Le danger d'inondation n'existe qu'en cas de marée de tempête, quand l'eau de la mer est refoulée vers et sur les côtes. L'importance de ce flux dépend de la force du vent, de la direction et de la durée, de l'orientation et de l'étendue des passages du vent et de la profondeur de la mer.

Un vent du Nord-Ouest a le plus grand impact à cause de la situation en oblique de l'embouchure de l'Escaut et peut entraîner une augmentation de niveau de plus de 2 m.

La thèse selon laquelle il y aurait autour du Nouvel An un plus grand danger d'inondation que dans les autres périodes de l'année trouve d'ailleurs son explication dans la constatation que le risque de tempête sera plus grand à ce moment.

La dernière marée de tempête notée, et au cours de laquelle — comme prévu au plan d'alerte — on a monté la garde suite à l'expédition des télégrammes, date du 19 décembre 1986. Le niveau de la marée à Anvers a atteint alors (6,76). A hauteur de Schelle on a noté (6,85).

Au cours des années précédentes, on a fait à Schelle les travaux de protection provisoires nécessaires.

L'exécution des travaux définitifs devait se faire en phases, parce que l'accès vers le chantier naval Jacobs aurait nécessité aussi bien une écluse d'évacuation (aux Moulins) qu'un barrage anti-tempête (à l'embouchure).

Le projet était prêt pour être exécuté au fur et à mesure, mais suite à la faillite de l'entreprise Jacobs il n'est plus nécessaire et on pourra avoir recours à une solution simplifiée: seule une écluse d'évacuation devra être construite à l'embouchure de la Vliet. L'étude de ce projet sera bientôt terminée.

Entretemps, les bâtiments du chantier naval ont été démolis sur ordre de la curatelle, mais les murs qui, jadis,

voorheen als waterkering dienden, zullen integraal worden behouden tot aan de definitieve werken.

Een toegang die bij stormvloed met schotbalken moest worden afgesloten, werd dichtgebetonneerd. De beschadigde afsluiting in betonplaten, waarvan de afbeelding in de pers werd verspreid, is louter een psychologische beveiliging. De achtergelegen dijk op peil 7,60 à 7,70 vormt de echte waterkering.

Samengevat kan worden gesteld dat de geplande uitwateringssluiss aan de monding in het eerste kwartaal 1987 zal zijn afgewerkt en dat dan met de aanbesteding binnen de beschikbaar gestelde kredieten een aanvang zal kunnen worden genomen.

2. Havens-maritieme toegangswegen

a) Het globale havenbeleid

1) Antwerpen-Gent-Zeebrugge: investeringen

De rapporteur herinnert eraan dat in 1975 voor Antwerpen, Gent en Zeebrugge voor respectievelijk 584, 192 en 6 miljoen F havenwerken werden gesubsidieerd.

De overheidsinvesteringen bedroegen voor de Westerschelde, Antwerpen, Gent en Zeebrugge respectievelijk 753, 1219, 81 en 2620 miljoen F.

Welke bedragen werden in 1985 en 1986 ten laste van de begroting van Openbare Werken voor bovengenoemde havens uitgetrokken?

De Minister verstrekt in tabelvorm een overzicht van de vastleggingen die in 1985 en 1986 voor de maritieme toegangswegen en de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge werden gerealiseerd.

Voor 1986 kunnen slechts benaderende cijfers opgegeven worden.

	1985	1986
Maritieme toegangswegen . .	1 077,1	1 402,8
Rijksinvesteringen		
Antwerpen :		
— rechtoever	1 353,4	2 152,6
— linkeroever	1 811,0	38,9
Gent :		
— Kanaal Gent-Terneuzen .	274,7	216,7
Zeebrugge :		
— voorhaven	5 573,5	3 981,2
— achterhaven	719,4	164,5
— bestaande haven	91,9	9,1
Subsidies		
Antwerpen	379,9	110,1
Zeebrugge	60,9	29,5
Gent	512,5	121,3

2) Antwerpen - Gent - Zeebrugge: specificiteit en samenwerking

De rapporteur merkt op dat er in het verleden reeds werd op gewezen dat er voldoende specificiteit is in elk van de drie grote havens die ons land telt om botsingen en onenigheid tussen de drie havendirecties te vermijden.

Wat werd in het afgelopen jaar gedaan om de samenwerking tussen de drie havens te bevorderen?

De Minister antwoordt dat de aandacht bij het Haveninvesteringsgebied het afgelopen jaar vooral is gegaan naar het bepalen van de nieuwe normen inzake de rijkstegemoetkomingen bij het uitvoeren van werken in de havens. Op

remplissaient la fonction de barrage, seront conservés intégralement jusqu'aux travaux définitifs.

Un accès qui, en cas de tempête, devrait être fermé à l'aide de poutrelles a été bétonné. La cloison endommagée faite de plaques de béton, qui a figuré dans la presse, ne forme qu'une protection psychologique. La digue située à l'arrière, au niveau de 7,60 à 7,70 forme le réel barrage des eaux.

En résumé, on peut dire que le projet de l'écluse d'évacuation à l'embouchure sera achevé au cours du premier trimestre de 1987; on pourra alors entamer la procédure d'adjudication dans le cadre des crédits disponibles.

2. Ports-voies d'accès

a) Politique portuaire dans son ensemble

1) Anvers-Gand-Zeebrugge: investissements

Le rapporteur rappelle qu'en 1975 des travaux portuaires pour des montants de 584, 192 et 6 millions de F ont été subventionnés.

Pour l'Escaut occidental, Anvers, Gand et Zeebrugge, les investissements s'élevaient respectivement à 753, 1219, 81 et 2620 millions de F.

Quels montants ont été alloués dans le budget des Travaux Publics en 1985 et 1986 pour les ports mentionnés ci-dessus?

Le Ministre communique le tableau suivant, comprenant les investissements réalisés en 1985 et 1986 pour les voies d'accès maritimes des ports d'Anvers, de Gand et de Zeebrugge.

Pour 1986 les montants ne sont qu'approximatifs.

	1985	1986
Voies d'accès maritime . . .	1 077,1	1 402,8
Investissements de l'Etat		
Anvers :		
— rive droite	1 353,4	2 152,6
— rive gauche	1 811,0	38,9
Gand :		
— Canal Gand-Terneuzen . .	274,7	216,7
Zeebrugge :		
— avant-port	5 573,5	3 981,2
— arrière-port	719,4	164,5
— port existant	91,9	9,1
Subsides		
Anvers	379,9	110,1
Zeebrugge	60,9	29,5
Gand	512,5	121,3

2) Anvers - Gand - Zeebrugge: spécificité et collaboration

Le rapporteur fait remarquer que l'existence, dans chacun des trois grands ports, d'une spécificité suffisante pour éviter les heurts et la discorde entre les trois directions portuaires, a déjà été soulignée dans le passé.

Qu'a-t-il été fait l'année dernière pour promouvoir la collaboration entre les trois ports?

Le Ministre répond que, pour ce qui concerne la politique d'investissement portuaire, on a prêté, au cours de l'année écoulée, une attention toute particulière à la définition des nouvelles normes en matière d'intervention de

31 oktober 1986 heeft de Regering hieromtrent een beslissing genomen.

Uit de gedachtenwisseling is gebleken dat een specifieke havenwet gewenst is. Het departement van Openbare Werken maakt nu een eerste ontwerp van een dergelijke wet op.

Het is mogelijk in deze wet maatregelen op te nemen om botsingen tussen de drie grote havenbesturen te voorkomen of te regelen.

Er mag echter niet uit het oog worden verloren dat het bestaan van enige mededinging tussen de Belgische havens deze aanzet tot creativiteit.

Er moet vooral voor gezorgd worden dat deze mededinging geen aanleiding geeft tot economische onverantwoordelijke meeruitgaven van het Rijk.

Dat alles zal ook in 1987 zeker nog aan de orde komen.

3) *Wijze van toepassing van de vermindering van de havenkredieten en van de nieuwe financieringssleutel.*

1° De heer Van Elewijck vraagt of de vermindering van de havenkredieten met 20 % voor de volgende vier begrotingsartikelen geldt: 61.01, 63.14, 73.04 en 73.08. Zo selectief wordt te werk gegaan, hoe wordt die selectiviteit dan verantwoord?

2° De Minister heeft verklaard dat de Staat de bovenbouwwerken niet langer zal subsidiëren en nog slechts voor 60 % zal bijdragen in de financiering van de infrastructuur: zal die financieringssleutel voor alle havens op dezelfde wijze worden toegepast? Zo ja, vanaf wanneer?

Is die sleutel in de onderhavige begroting reeds van toepassing op de artikelen 60.01, 63.14, 73.04 en 73.08?

Wat meer bepaald dit laatste artikel betreft, van wanneer af zullen voor de behandeling van Zeebrugge dezelfde criteria worden aangelegd als voor de andere zeehavens.

Aansluitend op deze vragen van de heer Van Elewijck, vraagt de rapporteur waarom de 60 % - 40 % - financieringssleutel ook niet op de autonome haven van Luik wordt toegepast.

Waarom werd voor de zeehavens niet dezelfde regeling getroffen als voor de binnenhavens?

De Minister verstrekt de volgende antwoorden:

1° Gelet op de Regeringsbeslissing om de overheidsinvesteringen voor 1986 terug te brengen tot 64 % van de investeringen voor 1985, diende de begroting van Openbare Werken op alle posten gereduceerd te worden. Daarbij werd in de eerste plaats ervoor zorg gedragen dat de aan gang zijnde projecten voortgezet konden worden. De ruimte voor nieuwe initiatieven is door de forse reductie zeer sterk verminderd. Gesteld kan worden dat t.o.v. de uitgevoerde begroting 1985 de havenkredieten voor 1986 werden gereduceerd tot 69 %, dus meer dan de algemene 64 %-norm.

Voor het begrotingsartikel 63.14 — Gesubsidieerde havenwerken — werd in de besparingsmaatregelen van de Regering het aan subsidies uit te keren totale bedrag voor 1986 vastgesteld op 320 miljoen F. In 1985 was dat 1 200 miljoen F.

2° Met betrekking tot de bijdrage van de Staat in de kosten van werken en leveringen in de havens heeft de Ministerraad op 31 oktober 1986 het volgende beslist:

L'Etat pour l'exécution des travaux dans les ports. En date du 31 octobre 1986 le Gouvernement a pris une décision en cette matière.

Des échanges de vues qui ont eu lieu, il est apparu que l'établissement d'une loi portuaire spécifique est souhaitée. Le département des Travaux publics rédige actuellement un premier projet d'une telle loi.

Il est possible de prévoir dans cette loi des mesures pour éviter et pour régler les heurts qui pourraient intervenir entre les directions portuaires des trois grands ports.

Cependant, il ne faut pas perdre de vue que l'existence d'une certaine compétitivité entre les ports belges les incite à faire preuve de créativité.

Il importe avant tout d'éviter que cette compétitivité ne provoque un surplus de dépenses économiquement non justifiables pour le Trésor.

Tout cela sera également pris en considération au cours de l'année 1987.

3) *Application de la diminution des crédits portuaires et de la nouvelle clef de financement.*

1° M. Van Elewyck demande si la diminution des crédits portuaires de 20 % s'applique à chacun des quatre articles budgétaires suivants: 61.01, 63.14, 73.04 et 73.08? S'il y a sélectivité, comme se justifie-t-elle?

2° Le Ministre ayant indiqué que l'Etat n'interviendra plus dans la subside des travaux de superstructure et que, en ce qui concerne les travaux d'infrastructure, l'intervention de l'Etat se limitera à 60 %, cette clef de financement s'applique-t-elle de la même manière à tous les ports? Dans l'affirmative, à partir de quelle date?

Dans le présent budget, est-elle déjà d'application pour les articles 61.01, 63.14, 73.04 et 73.08?

Plus précisément, en ce qui concerne ce dernier article, à partir de quel moment le traitement de Zeebrugge obéit-il aux mêmes critères que celui des autres ports maritimes?

A la suite de ces questions de M. Van Elewyck, le rapporteur demande pourquoi la clef de financement 60 % - 40 % n'est pas également d'application pour le port autonome de Liège?

Pourquoi n'a-t-on pas retenu le même système pour les ports maritimes et pour les ports fluviaux?

Le Ministre fournit les réponses suivantes:

1° Etant donné la décision du Gouvernement de limiter les investissements de 1986 à 64 % des investissements de 1985, il a fallu réduire tous les postes du budget des Travaux publics. En tout premier lieu, il a fallu veiller à ce que les projets en cours puissent continuer. Etant donné cette réduction draconienne, l'espace pour les nouvelles initiatives est fort limité. Par rapport à la réalisation du budget 1985, les crédits portuaires pour 1986 ont été réduits à 69 %, ce qui est plus élevé que la norme générale de 64 %.

Pour ce qui concerne l'article budgétaire 63.14 — Travaux portuaires subsidiés —, on a fixé dans les mesures d'économie du Gouvernement le montant des subsides à 320 millions de F. En 1985 ce montant s'élevait à 1 200 millions de F.

2° En ce qui concerne l'intervention de l'Etat dans l'exécution de travaux et fournitures dans les ports, le Conseil des Ministres a décidé ce qui suit le 31 octobre 1986:

— 100 % ten laste van het Rijk — Openbare Werken, bouwheer: de basisinfrastructuur;

— 80 % ten laste van het Rijk — 20 % ten laste van het havenbestuur of de privé-sector:

— vernieuwing van oude kaaimuren in de zeehavens (Antwerpen, Gent, Zeebrugge);

— bouw van kaaimuren in de kusthavens en de binnenhavens (Blankenberge, Brussel, Charleroi, Luik, Namen, Nieuwpoort, Oostende);

— lichte haveninfrastructuur en investeringen voor de openbare veiligheid in het havengebied van de kusthavens en de binnenhavens;

— 60 % ten laste van het Rijk — 40 % ten laste van het havenbestuur of de privé-sector:

— bouw van nieuwe kaaimuren in de zeehavens;

— lichte infrastructuur en investeringen voor de openbare veiligheid in het havengebied van de zeehavens;

— de bovenstructuur komt voor 100 % ten laste van het havenbestuur.

De nieuwe regeling is van kracht vanaf 1^{ste} januari 1987.

b) Antwerpen

1) Havenkredieten — Rechter Scheldeoever

De heer Cauwenberghs merkt op dat het bedrag van 110 miljoen F dat in artikel 63.14 wordt uitgetrokken voor de havenkredieten die voor de Rechter Scheldeoever te Antwerpen zijn bestemd, zeer laag ligt — even laag als in Gent, waar slechts één derde van het Antwerpse verkeer is. Het volstaat niet eens om 80 % te dragen van de vernieuwing van de Zuidkaaien van het Amerikadok.

Tal van andere werken zijn noodzakelijk en dossiers daarover werden reeds ingediend bij het Departement van Openbare Werken. Kan dit bedrag voor 1987 worden opgevoerd, zodat de som van de aan de diverse havens toegekende kredieten in verhouding is met hun economisch belang, hun goederenverkeer, etc...?

De heer Van Elewycck voegt daaraan toe dat de haven van Antwerpen geen billijke behandeling krijgt, hoewel zij een zeer belangrijke rol speelt in 's lands economie.

De Minister erkent dat het beschikbare krediet op artikel 63.14 globaal gezien inderdaad beperkt is. De Regering heeft bovendien in het kader van het saneringsplan beslist het krediet op artikel 63.14 ook voor 1987 te beperken tot 320 miljoen F.

Dit bedrag wordt over de verschillende havens verdeeld naar gelang van de reële behoeften en de concrete investeringsprogramma's.

De prestaties van een haven in het verleden (goederenverkeer, economisch belang, enz.) geven immers geen informatie over de noodzaak van nieuwe investeringen.

Overigens kan de haven van Antwerpen, rekening houdend met de in artikel 73.04 bedoelde werken zich niet benadeeld voelen ten opzichte van Gent. Derhalve werd dan ook besloten voor 1987 dezelfde onderverdeling van de beschikbare kredieten op artikel 63.14 aan te nemen als voor 1986.

— 100 % à charge de l'Etat — Travaux publics, maître de l'ouvrage: l'infrastructure de base;

— 80 % à charge de l'Etat — 20 % à charge de l'administration portuaire ou du secteur privé:

— rénovation de murs de quais vétustes dans les ports maritimes (Anvers, Gand, Zeebrugge);

— construction de murs de quais dans les ports côtiers et les ports fluviaux (Blankenberghe, Bruxelles, Charleroi, Liège, Namur, Nieuport, Ostende);

— infrastructure portuaire légère et investissements destinés à la sécurité publique dans la zone portuaire des ports côtiers et des ports fluviaux.

— 60 % à charge de l'Etat — 40 % à charge de l'administration portuaire ou du secteur privé:

— construction de nouveaux murs de quais dans les ports maritimes;

— infrastructure légère et investissements destinés à la sécurité publique dans la zone portuaire des ports maritimes;

— la superstructure est à 100 % à charge de l'administration portuaire.

La nouvelle réglementation entre en vigueur le 1^{er} janvier 1987.

b) Anvers

1) Crédits portuaires — rive droite de l'Escaut

M. Cauwenberghs fait observer que le montant de 110 millions de F prévu à l'article 63.14 pour les crédits portuaires destinés à la rive droite de l'Escaut à Anvers est très bas — aussi bas que celui de Gand, qui ne compte qu'un tiers du trafic d'Anvers. Il ne suffit même pas à supporter les 80 % de la rénovation des quais sud de l'Amerikadock.

Bon nombre d'autres travaux sont nécessaires et des dossiers s'y rapportant ont déjà été introduits auprès du département des Travaux publics. Ce montant ne peut-il être majoré pour 1987, pour que les montants accordés aux différents ports soient en rapport avec leur importance économique, leur trafic de marchandises, etc...?

M. Van Elewycck ajoute que le port d'Anvers n'est pas traité de manière équitable, alors qu'il joue cependant un rôle primordial pour l'ensemble de l'économie nationale.

Le Ministre reconnaît que, d'un point de vue global, le crédit disponible à l'article 63.14 est en effet limité. Dans le cadre du plan d'assainissement, le Gouvernement a décidé de limiter, également pour 1987, le crédit prévu à l'article 63.14 à 320 millions de F.

Ce montant est réparti sur les différents ports en fonction des besoins réels et des programmes d'investissement concrets.

Les prestations d'un port dans le passé (trafic de marchandises, importance économique, etc.) ne donnent toutefois pas d'information quant à la nécessité de nouveaux investissements.

De plus, le port d'Anvers, compte tenu des travaux prévus à l'article 73.04, ne peut pas se sentir défavorisé vis-à-vis de Gand. Il a dès lors été décidé d'apporter la même répartition des crédits disponibles à l'article 63.14 pour 1987 que pour 1986.

2) Havenexploitatie op de Linker-Scheldeoever

De heer *Cauwenberghs* herinnert eraan dat in het kader van de wet Chabert is bepaald dat het Rijk de aanloopverliezen van de havenexploitatie op de Linker-Scheldeoever (art. 22.01) gedurende 10 jaar te zijnen laste neemt.

Het St.-Annaplan voorzag in de afschaffing van die bepaling. Het ziet er naar uit dat het weinig waarschijnlijk lijkt dat een genummerd koninklijk besluit terzake nog tijdig kan worden genomen. Blijft de Minister bij zijn voornemen om een overeenkomst te sluiten met de stad Antwerpen — die de overeenkomst op zijn verzoek reeds in de gemeenteraad goedkeurde — ten einde de Kallosluis vanaf 1^{ste} januari 1987 gedurende minstens 16 uur per dag te kunnen bemannen, nu daar bedrijven zoals Westerlund en Antwerp Bulk Terminal zijn beginnen te werken?

Kunnen de bedragen die het Rijk ontvangt uit de terbeschikkingstelling van terreinen op de linkeroever, niet als inkomsten worden geboekt op de begroting van Openbare Werken, ter compensatie van de uitgaven voor de linkeroever?

Hoe vorderen de baggerwerken in het Vrasenedok (art. 73.04)?

Wanneer wordt het nodige gedaan om de 700 m lange kaaimuur die aldaar door «Antwerp Bulk Terminal» in concessie is gevraagd inderdaad in gebruik te nemen?

De Minister deelt mee dat i.v.m. begrotingspost 22.01 geen genummerd koninklijk besluit genomen werd. Voorts valt die materie onder de bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen, aangezien de aangelegenheid rechtstreeks verband houdt met het beheer van het Linkerscheldeoevergebied, hetgeen valt onder de wet van 19 juni 1978 (wet Chabert).

Dat geldt eveneens voor de bediening van de Kallo-sluis. Het departement van Openbare Werken trekt zich het lot van de haven op de Linkerscheldeoever evenwel zeer aan. Tot nu toe heeft het Bestuur der Waterwegen zelf ingestaan voor de exploitatie van deze haven, weliswaar met de hulp van de stad Antwerpen. Aan die wansituatie moet spoedig een eind komen.

De inkomsten uit de verhuring van terreinen worden inderdaad geboekt op artikel 63.03.A., onder beding van wederbelegging in onroerende goederen. Die inkomsten compenseren enigszins de exploitatiekosten.

De baggerwerken voor de aanleg van het Vrasenedok werden voorlopig stopgezet. Aangezien de haven van Antwerpen absolute prioriteit wil verlenen aan de snelle afwerking van de Berendrechtsluis, werden de voor de baggerwerken uitgetrokken kredieten voor die sluis aangewend, hetgeen ertoe heeft geleid dat aan de Berendrechtsluis uiteindelijk meer kredieten gespendeerd werden dan op de begroting zijn uitgetrokken.

Anderzijds blijkt dat de firma Antwerp Bulk Terminal bij haar activiteiten wordt gehinderd door de voorlopige stopzetting van de baggerwerken.

Begin 1987 zal evenwel een uitgave worden vastgelegd om die ongetwijfeld prioritaire werken te kunnen laten aanvangen.

3) Scheepvaart op de Schelde

Volgens de heer *Van Elewyck* heeft de Minister twee verklaringen afgelegd die niet zonder gevaar zijn:

1^o Hij schijnt de afspraak dat aan Nederland drinkwater uit de Maas moet worden geleverd te koppelen aan de mogelijkheid dat de Schelde wordt uitgebaggerd.

2) Exploitation portuaire — rive gauche de l'Escaut

M. *Cauwenberghs* rappelle que, dans le cadre de la loi Chabert, il a été prévu que l'Etat prendrait à sa charge pendant 10 ans les pertes initiales de l'exploitation portuaire sur la rive gauche de l'Escaut (art. 22.01).

Le plan de Val-Duchesse prévoyait la suppression de cette disposition. Il semble maintenant peu probable qu'un arrêté royal numéroté en la matière soit encore pris à temps. Le Ministre maintient-il son projet de conclure une convention avec la ville d'Anvers qui a déjà, à sa demande, approuvé celle-ci au conseil communal, pour que l'écluse de Kallo puisse être équipée au moins seize heures par jour à partir du 1^{er} janvier 1987, maintenant que des entreprises telles que Westerlund et Antwerp Bulk Terminal y commencent leurs activités?

Les recettes que l'Etat perçoit sur la rive gauche par la mise à disposition de terrains ne peuvent-elles pas être comptabilisées comme recettes au budget des Travaux Publics en compensation des dépenses engagées pour la rive gauche?

Quel est l'état d'avancement des travaux de dragage dans le «Vrasenedok» (art. 73.04)?

Quand le nécessaire sera-t-il fait pour que le mur du quai de 700 m, demandé en concession par «Antwerp Bulk Terminal», soit mis en service?

Le Ministre fait savoir que, en ce qui concerne le poste budgétaire 22.01, il n'a été pris aucun arrêté royal numéroté. D'autre part, cette matière relève de la compétence du Ministre des Communications, étant donné que cette problématique est directement en rapport avec la gestion de la zone de la rive gauche de l'Escaut, matière incluse dans la loi du 19 juin 1978 (loi Chabert).

Cela vaut également pour le fonctionnement de l'écluse de Kallo. Le département des Travaux publics est cependant très préoccupé par le sort du port sur la rive gauche de l'Escaut. Jusqu'à présent, l'Administration des Voies Hydrauliques s'est chargée elle-même de l'exploitation de ce port et ce, avec l'aide de la ville d'Anvers. Il doit être mis fin rapidement à cette situation irrégulière.

Les recettes provenant de la location de terrains sont en effet imputées à l'article 63.03.A., sous la clause de emploi de biens immobiliers. Ces recettes compensent quelque peu les frais d'exploitation.

Les travaux de dragage en vue d'aménager le «Vrasenedok» ont été provisoirement arrêtés. Vu la volonté du port d'Anvers d'accorder la priorité absolue à l'achèvement rapide de l'écluse de Berendrecht, les crédits prévus pour les travaux de dragage ont été utilisés pour l'écluse, ce qui a eu pour conséquence qu'il a été finalement consacré davantage de crédits à l'écluse de Berendrecht que ce qui était prévu au budget.

Il apparaît par ailleurs que la firme Antwerp Bulk Terminal est freinée dans ses activités à cause de l'arrêt provisoire des travaux de dragage.

Un engagement sera toutefois prévu au début de l'année 1987 pour que ces travaux, incontestablement prioritaires, puissent être entamés.

3) Navigation sur l'Escaut

M. *Van Elewyck* estime que le Ministre a déclaré deux choses dangereuses:

1^o Le Ministre semble lier l'obligation de fournir aux Pays-Bas de l'eau douce provenant de la Meuse à la possibilité d'effectuer des dragages de l'Escaut.

Conformeert de Belgische regering zich aldus niet aan het standpunt van haar Nederlandse tegenhanger, wat onaanvaardbaar zou zijn?

2° Volgens de Minister werd zopas een overeenkomst gesloten tussen de Belgische en de Nederlandse regering om een commissie in te stellen die voor de uitvoering van de baggerwerken op de Schelde de meest geschikte formule moet uitwerken.

Is de vertraging die de Belgisch-Nederlandse besprekingen hebben opgelopen in feite niet te wijten aan de Belgische regering, die het maar niet eens kon worden over de samenstelling van de Belgische delegatie, noch over de armslag die deze delegatie moest worden gelaten?

De Minister antwoordt dat hij de koppeling van het uitdiepen van de Schelde aan de Maasproblemen niet verdedigd doch dat deze stelling van Nederlandse zijde wordt aangekleefd. Het is duidelijk dat de stelling, door Nederland ingenomen, niet van aard is de onderhandelingen met betrekking tot de waterverdragen te vergemakkelijken. Op heden is de toestand nochtans zo dat de hervatting van de onderhandelingen over de Waterverdragen weldra zal kunnen geschieden en in zijn vergadering van 16 december 1986 heeft de Ministerraad de samenstelling van de Belgische delegatie bepaald.

Net zoals de heer Colla had gedaan met de infrastructuur-problematiek, vestigt de heer Van Elewyck tenslotte de aandacht erop dat de brug die Nederland wil bouwen om Zeeuws-Vlaanderen met Zeeland te verbinden, de scheepvaart op de Wester-Schelde dreigt te belemmeren.

Wat is het standpunt van de regering ten aanzien van de Nederlandse plannen? Meer bepaald, welke houding zal België aannemen binnen de Europese Investeringsbank waaraan de Nederlandse regering heeft gevraagd dit project mee te helpen financieren?

De Minister verwijst naar het antwoord dat hij de heer Colla heeft gegeven (cfr. *supra*, A2b).

4) Containerterminal

De heer Van Elewyck en de heer Cauwenberghs vragen binnen welke termijn de containerterminal van de Antwerpse haven moet zijn afgebouwd.

Hij merkt op dat het contract tussen de grootste reder en de haven van Rotterdam over twee jaar verstrijkt. De terminal van Antwerpen behoort dus voordien klaar te zijn.

Wat is de precieze inhoud van de beslissing van het M.C.E.S.C. over de bouw van die terminal? Wat is het bedrag van de uitgetrokken kredieten?

De rapporteur vraagt zich af over welke mogelijkheden de Stad Antwerpen beschikt om een lening aan te gaan. Kan de stad, indien zij de containerterminal gedeeltelijk moet financieren, daartoe een lening aangaan, terwijl zij nu reeds put uit het Hulpfonds voor het financieel herstel van de gemeenten en derhalve een saneringsplan heeft

Ce faisant, le Gouvernement belge ne s'aligne-t-il pas sur la position du Gouvernement néerlandais, ce qui serait inacceptable?

2° Le Ministre a indiqué qu'un accord venait d'intervenir entre les Gouvernements belge et hollandais pour réunir une commission chargée de trouver la meilleure formule permettant l'exécution de dragages sur l'Escaut.

En fait, les retards dans les discussions belgo-néerlandaises ne sont-ils pas imputables au Gouvernement belge, qui a tardé à se mettre d'accord sur la composition de la délégation belge et sur la marge de manœuvre à accorder à cette dernière?

Le Ministre répond qu'il ne défend pas le lien entre l'approfondissement de l'Escaut et les problèmes de la Meuse mais que cette position est celle soutenue du côté néerlandais. Il est évident que la position adoptée par les Pays-Bas n'est pas de nature à faciliter les négociations relatives aux traités de l'Eau. Pourtant, la situation actuelle est telle que la reprise des négociations relatives aux traités de l'Eau pourra être bientôt entamée et, en sa réunion du 16 décembre 1986, le Conseil des Ministres a fixé la composition de la délégation belge.

Enfin, comme l'avait fait M. Colla dans la discussion de la problématique de l'infrastructure, M. Van Elewyck attire l'attention sur le fait que le pont que les Pays-Bas se proposent de construire pour relier la Flandre Zélandaise à la Zélande risque d'entraver la navigation sur l'Escaut occidental.

Quelle est la position du Gouvernement vis-à-vis des Pays-Bas et, plus particulièrement, quelle attitude la Belgique prendra-t-elle au sein de la Banque européenne d'Investissement, dont l'intervention dans le financement de ce projet a été sollicitée par le Gouvernement néerlandais?

Le Ministre renvoie à la réponse donnée à M. Colla (cf. *supra*, A2b).

4) Terminal à conteneurs

M. Van Elewyck et M. Cauwenberghs demandent quels sont les délais d'exécution prévus pour la construction du terminal à conteneurs du port d'Anvers?

L'intervenant fait observer que le contrat entre le plus important armateur et le port de Rotterdam expire dans deux ans. Il importe donc que la réalisation du terminal d'Anvers soit exécutée avant l'expiration de ce délai.

Quel est exactement le contenu de la décision du C.M.C.E.S. relative à la construction de ce terminal? Quel est le montant des crédits prévus?

Le rapporteur s'interroge sur les possibilités d'emprunt de la Ville d'Anvers. Si celle-ci doit assurer partiellement le financement du terminal pour conteneurs, est-elle en position de demander un emprunt à cet effet, dès lors qu'elle bénéficie déjà de l'intervention du Fonds d'aide au redressement financier des communes et qu'elle a donc dû

moeten voorleggen? Kan er worden afgeweken van de in dat verband opgelegde zegels?

De Minister antwoordt dat de uitvoeringstermijn voor de containerterminal op 36 kalendermaanden is vastgesteld.

In de vergadering van 18 december 1986 heeft het M. C. E. S. C. de zaak verdaagd omdat de stad Antwerpen een afwijking dient te krijgen voor de lening die zij moet aangaan. Deze afwijking is vereist omwille van het saneringsplan en gelet op het feit dat de stad Antwerpen een bijdrage van 40 % moet leveren in de investeringskosten van bedoelde kade.

Dit vraagstuk moet in gemeen overleg tussen de stad en het Ministerie van Binnenlandse Zaken worden geregeld. (Zie ook « Algemeen » hierboven).

5) Berendrechtsluis

Volgens *de heer Van Elewyck* is het ondenkbaar dat de Berendrechtsluis in gebruik wordt genomen met één enkele deur. Wanneer is de datum van de definitieve afwerking?

De heer Cauwenberghs vraagt zich af of de kredieten die daartoe in artikel 73.04 zijn uitgetrokken, wel volstaan. Blijft de vooropgestelde datum, namelijk 1 oktober 1987, behouden voor de ingebruikname? Welke maatregelen zullen worden genomen om de in de kranten aangekondigde achterstand in de werken in te halen?

De Minister antwoordt dat het uiteraard niet mogelijk is de Berendrechtsluis in dienst te stellen vooraleer alle vitale onderdelen volledig afgewerkt zijn.

De kredieten uitgetrokken op de begroting 1986 zijn voldoende om de werken tegen een normaal tempo voort te zetten. In 1985 kon evenwel het geplande vastleggingsprogramma niet volledig uitgevoerd worden, ingevolge de beslissing van de Regering van 11 december 1985, om de vastleggingen op 12 december 1985 stop te zetten. Op dat ogenblik was er een bedrag van 1 330,5 miljoen F vastgelegd, terwijl er op de begroting 1 800 miljoen F ingeschreven was. Omwille van de vastleggingsstop kon het saldo niet meer vastgelegd worden.

Daarenboven werden een aantal bijkomende werken uitgevoerd, sommige op verzoek van de stad Antwerpen.

Bovendien heeft de aanneming « Berendrechtsluis » enkele technische problemen gehad, die niet zonder gevolg gebleven zijn voor de uitvoeringstermijn.

Een en ander heeft ertoe geleid dat, volgens de huidige planning, de Berendrechtsluis op 1 september 1988 in gebruik zal kunnen worden genomen. Technisch is het blijkbaar niet mogelijk de werkzaamheden nog vóór die datum te voltooien.

c) Zeebrugge

1) Baggerwerken

De rapporteur herinnert eraan dat vorige zomer in de Brugse gemeenteraad werd gepraat over de baggerwerken in en rond de haven van Zeebrugge.

De onderhoudsbaggerspecie zou zodanig gestort worden dat ze ingevolge de stroming opnieuw in de vaargeulen terecht komt.

Wat is het standpunt van het departement van Openbare Werken in dat verband? Spreker herinnert er aan dat hij op 4 augustus 1986 terzake een brief heeft geschreven, die nog steeds niet is beantwoord.

présenter un plan d'assainissement? Est-il possible de déroger aux règles prévues en la matière?

Le Ministre répond que le délai d'exécution pour le terminal de conteneurs est fixé à 36 mois calendrier.

En sa réunion du 18 décembre 1986, le C. M. C. E. S. a ajourné l'affaire parce que la Ville d'Anvers doit recevoir une dérogation en ce qui concerne l'emprunt qu'elle doit contracter. Cette dérogation est requise dans le cadre du plan d'assainissement et vu le fait que la Ville d'Anvers doit fournir une quote-part de 40 % dans les frais d'investissement afférents au quai en question.

Il s'agit ici d'une question qui doit être réglée de commun accord entre la Ville et le Ministère de l'Intérieur. (Voir également ci-dessus « Généralités »).

5) Ecluse de Berendrecht

M. Van Elewyck estime qu'il est impensable de mettre l'écluse de Berendrecht en service avec une seule porte. Quelle est la date de l'achèvement définitif?

M. Cauwenberghs se demande si les crédits prévus à cet effet à l'article 73.04 sont suffisants. La date du 1^{er} octobre 1987, qui a été avancée pour la mise en service, reste-t-elle valable? Quelles mesures seront prises pour rattraper le retard dont question dans les journaux?

Le Ministre répond qu'il n'est évidemment pas possible de mettre l'écluse de Berendrecht en service avant l'achèvement de toutes les parties vitales.

Les crédits prévus au budget de 1986 sont suffisants pour la poursuite des travaux au rythme normal. Cependant, en 1985, le programme d'engagement n'a pas pu être exécuté entièrement, ceci suite à la décision du Gouvernement, prise le 12 décembre 1985, d'arrêter les engagements à ce jour. A ce moment, un montant de 1 330,5 millions de F était engagé, là où un montant de 1 800 millions de F était inscrit au budget. A la suite de cet arrêt des engagements, le solde n'a pu être engagé.

En plus, on a exécuté un certain nombre de travaux complémentaires, dont certains à la demande de la Ville d'Anvers.

Enfin, l'entreprise « Berendrechtsluis » a connu quelques problèmes techniques, qui ont eu une incidence sur le délai d'exécution.

Tout cela a comme conséquence que, d'après le planning actuel, l'écluse de Berendrecht pourra être mise en service le 1^{er} septembre 1988. Il ne semble techniquement pas possible d'achever les travaux avant cette date.

c) Zeebrugge

1) Travaux de dragage

Le rapporteur rappelle que les travaux de dragage dans le port de Zeebrugge ont été l'objet de discussions au sein du Conseil communal de Bruges l'été dernier.

Les matières d'entretien de dragage seraient répandues de telle façon que elles se retrouvent dans les chenaux par l'effet des courants.

Quelle est la position du département des Travaux publics sur ce sujet? L'intervenant rappelle qu'il a envoyé une lettre à ce sujet le 4 août 1986 et qu'elle est restée sans réponse.

De Minister merkt op dat het niet juist is dat de onderhoudsbaggerspecie, vrijkomende uit onderhoudsbaggerwerken in de haven van Zeebrugge en de vaargeulen in de Noordzee, op een zodanige manier gestort wordt dat zij opnieuw in de vaargeulen terecht komt.

De stortplaatsen vóór onze kust worden bepaald op basis van de transportafstand, de ecologische aspecten verbonden aan het storten van specie en het mogelijke risico tot terugvloeiing.

Bepalend bij dit alles is de zorg voor het milieu en voor een minimale kostprijs van de onderhoudsbaggerwerken.

De ganse problematiek van de onderhoudsbaggerwerken vóór de Belgische kust, de ligging van de stortplaatsen inbegrepen, maakt deel uit van een uitvoerig studieprogramma van het Bestuur der waterwegen.

In dit verband werd ook een studie toevertrouwd aan een gespecialiseerd adviesbureau. De resultaten van deze studie waren dermate bemoedigend, dat de Minister op 29 maart 1986 aan het M.C.E.S.C. voorstelde het studiecontract met twee jaar te verlengen, wat toegestaan werd. Er wordt nu gewacht op de eindresultaten van die studie.

2) Bufferdam

De rapporteur herinnert eraan dat in het kader van de uitbouw van de haven van Zeebrugge in 1971 werd beslist een bufferdam te bouwen palend aan de oostelijke dam, parallel met de Zeedijk, ten einde enerzijds het nadeel dat door de uitbouw van de haven aan de leefgemeenschap Heist werd berokkend, te compenseren en anderzijds de aanslibbing van het strand te Heist-West te vermijden.

De werken aan de oostelijke dam zijn reeds geruime tijd beëindigd en de aanslibbing van het Heistse strand is reëel. De bouw van de geplande bufferdam wordt dan ook dringend. Thans staan meer dan 150 woonblokken te verkrotten op de Heistse Zeedijk. De bouw van de bufferdam kan de revalorisatie van deze kuststrook bewerkstelligen, wat de bouw van meer dan 3 000 nieuwe woongelegenheden in de hand kan werken, waardoor de kosten van de bufferdam kunnen gecompenseerd worden.

Wanneer zal dit plan opnieuw aan het M.C.E.S.C. worden voorgelegd?

De Minister antwoordt dat over de bouw van een bufferdam aan het strand te Heist, ongeveer evenwijdig met de kust, nog niets werd beslist.

Een werkgroep in de schoot van het departement van Openbare Werken onderzoekt momenteel welke initiatieven moeten worden genomen ter uitvoering van de beloften, die de Regering in 1977 gedaan heeft in verband met de mogelijke uitbouw van toeristisch-recreatieve voorzieningen in de zone tussen de L.N.G.-terminal (Liquid Natural Gas) en het strand van Knokke-Heist. De voorstellen van deze werkgroep worden afgewacht.

Nu reeds staat vast dat in 1987 geen kredieten op de begroting zullen worden vrijgemaakt voor de eventuele bouw van een bufferdam aan het strand van Knokke-Heist.

3. Stuwen en wateraanvoer

Stuwdam op de Houille:

De Minister wijst erop dat voor de bouw van een stuw op de Houille de instemming van de Franse overheid is vereist. De kerncentrale van Chooz heeft immers een grote

Le Ministre fait observer qu'il n'est pas exact que les matières d'entretien de dragage qui se dégagent des travaux d'entretien au port de Zeebrugge et aux chenaux dans la mer du Nord, sont versées de telle sorte qu'elles se retrouvent à nouveau dans les chenaux.

Les plaines de déversement devant notre côte sont déterminées en fonction de la distance du transport, des aspects écologiques afférents au déversement des matières et aux risques éventuels de reflux.

Le souci écologique ainsi que le prix minimum de revient des travaux d'entretien de dragage sont déterminants.

Toute la problématique des travaux d'entretien de dragage devant la côte belge, y compris la situation des plaines de déversement, fait partie d'un programme d'étude détaillé de l'Administration des Voies hydrauliques.

Une étude a été confiée à ce sujet à un bureau spécialisé. Les résultats de cette étude étaient tellement encourageants que le Ministre a proposé le 29 mars 1986 au C.M.C.E.S. de prolonger le contrat d'étude de 2 ans, ce qui a été accordé. On attend maintenant les résultats définitifs de l'étude.

2) Barrage-tampon

Le rapporteur rappelle que, dans le cadre de l'expansion du port de Zeebrugge, on a consenti en 1971 à construire un barrage tampon près du barrage oriental, parallèle à la digue, d'une part, afin de compenser les désavantages causés par l'expansion du port et, d'autre part, en vue d'éviter l'envasement de la plage à Heist-Ouest.

Les travaux au barrage oriental sont achevés depuis longtemps et l'envasement de la plage de Heist est un fait réel. La construction d'un barrage tampon est devenue très urgente. Actuellement plus de 150 habitations tombent en ruine. La construction de ce barrage peut apporter une revalorisation de ce cordon littoral, ce qui peut aboutir à la construction de plus de 3 000 nouvelles habitations. Ainsi les frais du barrage tampon peuvent être récupérés.

Quand ce projet sera-t-il à nouveau soumis au C.M.C.E.S.?

Le Ministre répond qu'une décision quant à la construction d'un barrage tampon à la plage de Heist, qui serait à peu près parallèle à la digue côtière, n'a pas encore été prise.

Un groupe de travail au sein de l'administration des Travaux publics examine actuellement quelles initiatives s'imposent pour réaliser les promesses faites par le Gouvernement en 1977 relatives à l'extension éventuelle des implantations touristique et récréatives dans la zone entre le terminal L.N.G. (Liquid Natural Gas) et la plage de Knokke-Heist. On attend les propositions de ce groupe de travail.

Il n'y aura, par ailleurs, pas de crédits disponibles en 1987 pour la construction d'un barrage tampon à la plage de Knokke-Heist.

3. Barrages et adductions

Barrage sur la Houille:

Le Ministre indique que la construction d'un barrage sur la Houille nécessite l'accord des autorités françaises. Les besoins en eau de la centrale nucléaire de Chooz sont en

hoeveelheid water nodig en Frankrijk dringt aan op faciliteiten voor de geregelde toevoer van Maaswater. Wanneer de Fransen bij hun eis blijven, kan het debiet van 50 m³ per seconde te Monsin niet meer worden gegarandeerd; Nederland acht dit debiet evenwel een minimum voor zijn eigen watervoorziening.

De Minister stipt aan dat het cijfer van 50 m³ per seconde momenteel opnieuw wordt onderzocht. Dank zij de aanleg van een waterreserve in kiezelputten zou België een oplossing kunnen aanbrengen voor de tegenstrijdige eisen van Frankrijk en Nederland, maar nu reeds staat vast dat zulks slechts een gedeeltelijke oplossing zou zijn.

De heer Cornet d'Elzius vraagt zich af of België moet betalen voor de bouw van de stuwdam op de Houille, of ons land m.a.w. het waterverbruik van de Franse centrale van Chooz moet bekostigen. Ware het niet aangewezen dat de Fransen de stuw op de Houille mee helpen financieren of dat ze een stuw op hun eigen grondgebied bouwen?

De Minister wijst erop dat met Frankrijk officiële besprekingen werden gevoerd. De Minister van Buitenlandse Betrekkingen moet nu het probleem opnieuw ter sprake brengen.

4. Opmerkingen van het Rekenhof

Bij brief van 29 oktober 1986 deelt het Rekenhof de onderstaande opmerkingen mee:

«I. Titel I, artikel 22.01 — "Tenlasteneming door de Staat van het exploitatieverlies van de haven op het gebied van de Linkerscheldeover ter hoogte van Antwerpen": 25,1 miljoen F.

De koninklijke besluiten van de wet van 19 juni 1978 betreffende het beheer van de Linkerscheldeover ter hoogte van Antwerpen en houdende maatregelen voor het beheer en de exploitatie van de haven van Antwerpen werden nog niet uitgevaardigd.

Daardoor kan het beheer over het betrokken gebied nog niet aan de stad Antwerpen overgedragen worden en de exploitatie van de haveninrichtingen op de linkeroever van de Schelde wordt nog steeds voorlopig door de Staat verzekerd.

Derhalve, kan geen enkele vereffening voor de tenlasteneming van exploitatieverliezen door een andere persoon dan de Staat worden uitgevoerd ten laste van het krediet van artikel 22.01.

II. Titel I — Artikel 32.06 — "Subsidie aan de 'Office de la Navigation' om te voorzien in de ontoereikendheid van zijn bedrijfsontvangsten": 264,5 miljoen F.

Sinds verscheidene jaren noteert de "Office de la Navigation" een exploitatietekort, vooral vanwege de ontoereikendheid van de jaarlijkse toelage die op de rijksbegroting uitgetrokken wordt.

Om dat tekort aan ontvangsten aan te vullen, heeft de instelling, vanaf 1982, de beschikbare tegoeden aangewend van de leningen waartoe de wet machtiging verleende voor de financiering van de moderniseringswerken van het Albertkanaal en de buitengewone onderhoudswerken aan de bevaarbare waterwegen.

Met brieven van 5 maart en 9 september 1986, betreffende de rekeningen van die instelling voor 1982 en 1983, heeft het Hof die onregelmatigheid

effet considérables et la France réclame des facilités d'approvisionnement régulier en eau de la Meuse. Toutefois, les exigences françaises ne permettent pas d'assurer le débit de 50 m³ par seconde à Monsin, que les Pays-Bas considèrent comme un minimum pour leur propre approvisionnement.

Le Ministre signale que ce chiffre de 50 m³ par seconde est actuellement réétudié. D'autre part, la constitution de réserves dans des puits de gravier pourrait apporter pour la Belgique une solution aux exigences contradictoires de la France et des Pays-Bas mais il est d'ores et déjà certain qu'il ne s'agirait que d'une solution partielle.

M. Cornet d'Elzius se demande si c'est bien à la Belgique qu'il revient de payer le barrage sur la Houille, c'est-à-dire la consommation de la centrale française de Chooz. Ne conviendrait-il pas que les Français participent au financement du barrage sur la Houille, ou qu'ils en construisent un sur leur territoire?

Le Ministre signale que des pourparlers officiels ont eu lieu avec la France. Il appartient au Ministre des Relations extérieures de relancer le problème.

4. Observations de la Cour des Comptes

Par lettre du 29 octobre 1986, la Cour des Comptes communique les observations suivantes:

«I. Titre I, article 22.01 — "Prise en charge par l'Etat du déficit d'exploitation du port sur le territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers": 25,1 millions de F.

Les arrêtés royaux d'exécution de la loi du 19 juin 1978 relative à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers et portant des mesures de gestion et d'exploitation du port d'Anvers n'ont pas encore été promulgués.

De ce fait, le transfert à la ville d'Anvers de la gestion du territoire concerné ne peut encore être réalisé et l'exploitation du port de la rive gauche de l'Escaut est toujours assurée provisoirement par l'Etat.

Dès lors, aucune liquidation pour la prise en charge des pertes d'exploitation par une autre personne que l'Etat ne pourra se faire à charge du crédit de l'article 22.01.

II. Titre I — Article 32.06 — "Subvention à l'Office de la navigation pour faire face à l'insuffisance de ses recettes d'exploitation": 264,5 millions de F.

Depuis plusieurs années, l'Office de la navigation enregistre des déficits d'exploitation, en raison surtout de l'insuffisance de la subvention annuelle inscrite au budget de l'Etat.

Dès 1982, l'Office a utilisé, pour combler cette insuffisance de recettes, les avoirs disponibles des emprunts autorisés par la loi en vue de financer des travaux de modernisation du Canal Albert et d'entretien extraordinaire des voies navigables.

Par lettres du 5 mars et du 9 septembre 1986 relatives aux comptes de l'Office rendus pour 1982 et 1983, la Cour a dénoncé cette irrégularité aux

aan de kaak gesteld en de Ministers van Openbare Werken en van Financiën erom verzocht de toestand die uit de aanwending van het Fonds voor de modernisering van het Albertkanaal voortvloeide recht te zetten.

Bij die gelegenheid heeft het Hof tevens kritiek uitgebracht op het feit dat, ten einde de toelage te verlagen die de Staat dient toe te kennen om het hoofd te bieden aan de ontoereikendheid van de ontvangsten, belangrijke uitgaven ten onrechte aangerekend werden op de kredieten bestemd voor de tenlasteneming van de via leningen gefinancierde werken, hoewel ze ten laste van de exploitatiebegroting dienden te vallen.

Het bedrag van het krediet waarin de ontwerp-begroting voor het jaar 1986 voorziet — 264,5 miljoen F — is evenwel hetzelfde als dat voor 1985. Dat bedrag is ontoereikend om het exploitatieverlies van de jaren 1982 tot 1985 aan te zuiveren en om de van het Fonds voor de modernisering van het Albertkanaal onregelmatig afgenomen bedragen terug te betalen; het zal evenmin volstaan om de uitgaven ten laste van de exploitatiebegroting te leggen die sinds 1983 ten onrechte met de opbrengst van leningen werden gefinancierd.

III. Titel II — Artikel 63.04 — "Ontwatering": 300 miljoen F

Het aangevraagde krediet beoogt, in feite, de toekenning van een facultatieve toelage van een nieuw type mogelijk te maken in een domein dat voortaan tot de bevoegdheid van de Gewesten behoort, aangezien de materie van de ontwatering werd geregionaliseerd bij de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980.

Het krediet van 300 miljoen F zou immers bestemd zijn voor de tenlasteneming door de Staat van de "niet-toegekende" subsidies als gevolg van de ontoereikende afschrijvingen tijdens de jaren 1970 tot 1979, door de "Association intercommunale pour le démergement et l'épuration des communes de la région liégeoise" (A.I.D.E.) op de waarde van haar onroerende goederen.

Maar die schuldvordering, die haar oorsprong vindt in het feit dat de intercommunale vereniging verplicht was tot een herwaardering van haar installaties en tot bijkomende afschrijvingen, kan in de eerste plaats, slechts de zaak zijn van haar leden en niet van de Staat als verstrekker van toelagen. Bovendien waren de enige toelagen die de Staat ooit verstrekt heeft gegrond op jaarlijks goedgekeurde begrotingskredieten en op opeenvolgende koninklijke besluiten.

De door de A.I.D.E. gevraagde tegemoetkoming valt derhalve buiten het raam van de Staatstoelage voor ontwatering, voor een periode tijdens welke die materie nog niet geregionaliseerd was en kan zeker niet als een last uit het verleden beschouwd worden. »

(De overige punten van die brief zijn opgenomen onder de rubrieken C, 4 en D, 5.)

In zijn antwoord op vragen van de voorzitter, de rapporteur en de heer Van Elewycck, doet de Minister mededeling van zijn brief van 9 januari 1987 aan de Eerste Voorzitter van het Rekenhof, wat de antwoorden op die opmerkingen betreft :

Ministres des Travaux publics et des Finances en les priant de redresser la situation née de l'utilisation du Fonds de modernisation du Canal Albert.

A cette occasion, elle a également critiqué le fait qu'en vue d'alléger la subvention à allouer par l'Etat pour faire face à l'insuffisance des recettes, d'importantes dépenses avaient été imputées abusivement sur les crédits destinés à prendre en charge les travaux financés par emprunt, alors qu'elles auraient dû émarquer au budget d'exploitation.

Or, le montant du crédit prévu dans le projet de budget pour l'année 1986 — soit 264,5 millions de F — est identique à celui de 1985. Ce montant est insuffisant pour apurer la perte d'exploitation des années 1982 à 1985 et rembourser les sommes prélevées irrégulièrement au Fonds de modernisation du Canal Albert; il sera insuffisant également pour faire supporter par le budget d'exploitation les dépenses financées à tort depuis 1983 par les ressources provenant des emprunts.

III. Titre II — Article 63.04 — "Démergement": 200 millions de F

Le crédit sollicité vise, en fait, à permettre l'octroi d'une subvention facultative d'un type nouveau dans un domaine qui relève désormais de la compétence des Régions, puisque la matière du démergement a été régionalisée par la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980.

En effet, le crédit de 300 millions de F serait destiné à la prise en charge par l'Etat des "omissions" de subsides résultant de l'insuffisance des amortissements pratiqués entre 1970 et 1979 par l'association intercommunale pour le démergement et l'épuration des communes de la région liégeoise (A.I.D.E.) sur la valeur de ses immobilisations.

Or, cette créance, qui trouve son origine dans le fait que l'association intercommunale a dû procéder à une réévaluation de ses installations et à des amortissements complémentaires, ne peut concerner, au premier chef, que ses associés et non l'Etat en tant que dispensateur de subventions. En outre, les seules subventions que l'Etat ait jamais allouées l'ont été sur base de crédits budgétaires votés annuellement et d'arrêtés royaux successifs.

En conséquence, l'intervention sollicitée par l'A.I.D.E. ne rentre nullement dans le cadre assigné aux subventions de l'Etat au démergement, au temps où cette matière n'était pas régionalisée, et ne peut aucunement être traitée comme une charge du passé. »...

(Les autres points de cette lettre sont repris sous les rubriques C, 4 et D, 5.)

En réponse aux demandes du Président, du rapporteur et de M. Van Elewycck, le Ministre communique sa lettre du 9 janvier 1987 au Premier Président de la Cour des Comptes, pour ce qui concerne les réponses à ces remarques :

«1. Titel I, artikel 22.01 — Tenlasteneming door de Staat van het exploitatieverlies van de haven op het gebied van de Linkerscheldeoever ter hoogte van Antwerpen.

Ik kan het standpunt van het Rekenhof over dit artikel alleen maar bevestigen. Ter zake zij opgemerkt dat op dit artikel tot op heden 1 135 000 F is uitgetrokken en dat dit bedrag meer dan waarschijnlijk niet meer zal worden gewijzigd.

Krachtens een beslissing uit het St.-Annaplan zal dit artikel bovendien vanaf 1987 geen krediet meer beschikbaar stellen.

2. Titel I, artikel 32.06 — Subsidie aan de "Office de la Navigation" om te voorzien in de ontoereikendheid van zijn bedrijfsontvangsten.

Mijn departement is van plan, samen met de Minister die bevoegd is voor de Begroting, eerlang de nodige budgettaire maatregelen te nemen waarmee de aangeklaagde toestand kan worden geregulariseerd.

Bovendien zal binnen zeer afzienbare tijd een koninklijk besluit worden uitgevaardigd waarin nieuwe tarieven worden vastgesteld voor de cijns op de waterafname, waardoor de inkomsten van de « Office de la Navigation » zullen kunnen worden verhoogd.

3. Titel II, artikel 63.04 — Ontwatering.

Ingevolge de opmerkingen van het Rekenhof en van de bij mijn departement geaccrediteerde Inspectie van Financiën, heb ik beslist het krediet dat op voornoemd artikel is ingeschreven, niet te gebruiken.

Mijn administratie werd verzocht dit vraagstuk opnieuw aan een grondig onderzoek te onderwerpen. »

Op verzoek van de Voorzitter en van de rapporteur geeft hij nog de volgende toelichting:

a) Linkerscheldeoever:

De uitvoering van de wet van 19 juni 1978 omtrent het beheer van het Linkerscheldeovergebied behoort tot de bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen. Het meest dringende probleem is de bediening van de Kallosluis gedurende een aantal uren, voldoende voor de behoeften van de scheepvaart. Hiervoor zal hopelijk zo spoedig mogelijk een oplossing worden gevonden.

b) Toelagen « Dienst voor de Scheepvaart »:

1^o Beschikbare tegoeden van leningen voor de financiering van de moderniseringswerken die werden gebruikt om het tekort aan ontvangsten aan te vullen:

Deze toestand zal rechtgezet worden in het bijblad bij de begroting 1986 en/of in de begroting 1987.

2^o De subsidie (264,5 miljoen F voor 1986), die ontoereikend zou zijn:

Er is een koninklijk besluit in voorbereiding voor een herziening van de cijns op de waterafname, met ingang van 1 januari 1986. Hierdoor zullen de inkomsten van de « Office de la Navigation » verhoogd worden.

3^o Ontwatering:

De Minister legt uit dat het hier een regularisatie betreft i.v.m. de afschrijvingen opgelegd door de overheid die toezicht uitoefent op de A. I. D. E. (« Association intercommunale pour le démergement et l'épuration des eaux dans les communes de la région liégeoise »).

«1. Titre I, article 22.01 — Prise en charge par l'Etat du déficit d'exploitation du port sur le territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers.

Je ne puis que corroborer le point de vue émis par la Cour sur cet article. A remarquer à ce propos qu'à ce jour, une somme de 1 135 000 F a été imputée sur cet article et il est plus que vraisemblable que ce montant ne sera plus modifié.

Ce qui plus est, par décision prise à Val Duchesse, ledit article ne prévoira plus de crédit à partir de 1987.

2. Titre I, article 32.06 — "Subvention à l'Office de la Navigation" pour faire face à l'insuffisance des recettes d'exploitation.

Mon département se propose de prendre, sous peu, en accord avec le Ministre qui a le Budget dans ses attributions, les mesures budgétaires susceptibles de régulariser la situation incriminée.

Par ailleurs, un arrêté royal prévoyant de nouveaux tarifs pour les redevances de prises d'eau, lesquels majoreront les recettes de l'Office, sera pris à bref délai.

3. Titre II, article 63.04 — Démergement.

Suite aux remarques de la Cour et de l'Inspection des Finances accréditée auprès de mon département, j'ai décidé de ne pas utiliser le crédit inscrit audit article.

Mon administration a été invitée à procéder à un réexamen approfondi de la question dont il s'agit. »...

A la demande du Président et du rapporteur, il ajoute les informations suivantes:

a) Rive gauche de l'Escaut:

L'application de la loi du 19 juin 1978, réglant la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut ressort de la compétence du Ministre des Communications. Le problème le plus urgent est le maniement pendant un certain nombre d'heures de l'Ecluse de Kallo, le temps de faire passer les bateaux. Une solution devrait être trouvée sous peu.

b) Subsidies « Office de la Navigation »:

1^o Avoirs disponibles provenant d'emprunts pour le financement des travaux de modernisation et utilisés pour compléter le manque de recettes.

Cette situation sera rectifiée par le feuillet d'ajustement du budget 1986 et/ou le budget 1987.

2^o Le subsidie (264,5 millions de F pour 1986) qui serait insuffisant:

Un arrêté royal est prévu pour la réunion des redevances de prises d'eau à partir du 1^{er} janvier 1986. Cela permettra d'augmenter les recettes de l'Office.

3^o Démergement:

Il s'agit d'une régularisation relative aux amortissements imposés par l'autorité de tutelle de l'A. I. D. E. (Association intercommunale pour le démergement et l'épuration des eaux dans les communes de la région liégeoise).

Het nodige bedrag (300 miljoen F) zal uitgetrokken worden op artikel 63.04 van Titel II van de begroting 1987 van Openbare Werken.

C. Gebouwen

1. Onderhoud van het bezit

De rapporteur merkt op dat de gebouwen de sector vormen die zich het best tot alternatieve financiering leent.

De heer Vermeiren vraagt zich af of het niet nodig is, aangezien de kredieten ontoereikend lijken om het bezit in goede staat te handhaven, om een gedeelte daarvan te verkopen. Heeft men al een raming gemaakt van het percentage der gebouwen dat zou kunnen worden verkocht?

De Minister geeft toe dat de Regie der Gebouwen inderdaad elk jaar ernstige moeilijkheden ondervindt om het bezit dat ze beheert met de kredieten die haar hiervoor zijn toegewezen, te onderhouden.

Elk jaar worden die kredieten bepaald op grond van de kredieten van het vorige dienstjaar, vermeerderd met de verhogingscoëfficiënt die door het Bestuur van de Begroting is toegestaan voor de artikelen der lopende uitgaven. Doch, die verhogingscoëfficiënt strookt niet met de ontwikkeling der prijzen zoals ze werkelijk in de bouw worden toegepast.

Anderzijds, houdt die berekeningsmethode van de onderhoudskredieten geen rekening met de uitbreiding van het bezit ingevolge nieuwbouw of verwervingen.

In de vastgoedsector wordt aangenomen dat het onderhoud «ten laste van de eigenaar» tussen 1 en 2 % van de waarde van de nieuwbouw ligt.

De Regie der Gebouwen beheert thans een bezit van $\pm 6,7$ miljoen m² aan vloeroppervlakte. Naar rata van 30 000 F/m² kan de waarde daarvan in nieuwbouw op 200 miljard F worden geraamd.

Op grond van het strikte minimum, d.i. 1 %, zouden de kredieten die noodzakelijk zijn voor het onderhoud van dat bezit, dus 2 miljard F per jaar moeten bedragen.

Doch in de budgettaire voorstellen voor het dienstjaar 1986, werd een vastleggingskrediet van 1,132 miljard F uitgetrokken op artikel 536.01 (gewoon onderhoud), en een ander van 0,194 miljard F op artikel 550.08 (buitengewoon onderhoud). Dat is een totaal van 1,326 miljard F bestemd voor het onderhoud van gebouwen, wat 0,66 % van de nieuwbouwwaarde van het te onderhouden bezit vertegenwoordigt.

De Regie der Gebouwen is dan ook verplicht zich te beperken tot een curatief onderhoud van de goederen en moet het preventief onderhoud volledig verwaarlozen bij gebrek aan financiële middelen.

Het beleid van de Regie der Gebouwen is altijd gericht geweest op het systematisch vernieuwen van de onaangepaste gebouwen (het functioneel aspect van de aldaar gehuisveste dienst) en/of de bouwvallige gebouwen (aspect onderhoudskosten), die desnoods door nieuwbouw te vervangen, hetzij op dezelfde bouwplaats na afbraak, hetzij op een andere plaats. In het laatste geval worden de gebouwen overgedragen aan het Bestuur van Registratie, Domeinen en B. T. W. met het oog op de vervreemding ervan.

Er zij op gewezen dat de opbrengst van die verkoop over het algemeen eerder gering is en meestal beperkt blijft tot de verkoopswaarde van de grond.

Indien men zou overwegen om, in één enkele operatie, over te gaan tot de verkoop van alle bouwvallige of

Le montant nécessaire (300 millions de F) sera prévu à l'article 63.04 du Titre II du budget 1987 des Travaux publics.

C. Bâtiments

1. Entretien du patrimoine

Le rapporteur fait observer que les bâtiments constituent le secteur se prêtant le mieux au recours au financement alternatif.

M. Vermeiren se demande si, les crédits paraissant insuffisants pour le maintien en état du patrimoine, il ne conviendrait pas de mettre en vente une partie de ce patrimoine. A-t-on déjà estimé quel pourcentage de bâtiments pourrait être vendu?

Le Ministre reconnaît que la Régie des Bâtiments rencontre chaque année de sérieuses difficultés pour assurer l'entretien du patrimoine qu'elle gère avec les crédits qui lui sont accordés à cet effet.

Chaque année, ces crédits sont fixés sur base des crédits de l'exercice précédant, majorés du taux d'augmentation admis par l'Administration du Budget pour les articles des dépenses courantes. Or, ce taux d'augmentation ne correspond pas à l'évolution des prix réels pratiqués dans la construction.

Par ailleurs, cette méthode de calcul des crédits d'entretien ne tient nullement compte de l'extension du patrimoine engendrée par de nouvelles constructions et des acquisitions.

Dans le secteur immobilier, on admet que l'entretien dit «du propriétaire» se situe entre 1 et 2 % de la valeur de la construction nouvelle.

La Régie des Bâtiments gère actuellement un patrimoine de $\pm 6,7$ millions de m² de surface plancher. A raison de 30 000 F/m² la valeur de ce patrimoine en construction nouvelle peut être évaluée à 200 milliards de F.

Sur base du strict minimum, soit 1 %, les crédits nécessaires à l'entretien de ce patrimoine devraient donc s'élever à 2 milliards de F.

Or, dans les propositions budgétaires de l'exercice 1986, un montant d'engagement de 1,132 milliards de F est inscrit à l'article 536.01 (entretien ordinaire), un autre de 0,194 milliard de F à l'article 550.08 (entretien extraordinaire), soit un total de 1,326 milliard de F réservé à l'entretien des immeubles, ce qui représente 0,66 % de la valeur nouvelle du patrimoine à entretenir.

Aussi la Régie des Bâtiments se voit-elle contrainte à se limiter à l'entretien curatif des biens et à négliger l'entretien préventif par manque de moyens financiers.

La politique de la Régie des Bâtiments a toujours été de rénover systématiquement les immeubles inadaptés (aspect fonctionnalité du service logé dans le bâtiment) et/ou vétustes (aspect coût d'entretien) ou, le cas échéant, de les remplacer par une nouvelle construction, soit sur la même assiette après démolition, soit à un autre endroit. Dans ce dernier cas, les immeubles sont remis à l'Administration de l'Enregistrement, des Domaines et de la T. V. A., en vue de leur aliénation.

A noter que le produit de ces réalisations est en général très faible et se limite le plus souvent à la valeur vénale du terrain.

Si l'on envisage de liquider, en une seule opération, tous les immeubles vétustes ou inadaptés, on ne devrait pas

onaangepaste gebouwen, dan mag niet uit het oog worden verloren dat deze buiten dienst gestelde gebouwen moeten worden vervangen door het inhuren van een gelijkaardige oppervlakte bij de privé-sector. Dat zou voor de Schatkist een bijkomende belasting betekenen, die hoger ligt dan het voorlopig in stand houden van het gebouw in afwachting van zijn vervanging door een nieuwbouw die de Staat zou toebehoren.

Dit renovatieprogramma van het bezit kan alleszins slechts geschieden binnen de perken van de jaarlijkse dotatie aan investeringskredieten, die eveneens moeten worden aangewend voor de vervanging van de ingehuurde oppervlakten.

2. Begroting C. B. B. betreffende de brandstoffen en het R. E. V.-beleid van de Regie der Gebouwen

De heer Vankeirsbilck vraagt waarom de kredieten voor brandstoffen, elektriciteit en gas in 1986 hoger liggen dan in beide vorige jaren, hoewel de Minister in zijn inleiding de nadruk heeft gelegd op de maatregelen van de Regie der Gebouwen met het oog op een efficiënt energiebeleid.

De Minister verklaart dat eerst opgemerkt moet worden dat de departementen die de door de Regie der Gebouwen beheerde gebouwen bezetten, niet de enige klanten zijn van het Centraal Bureau voor Benodigheden (C. B. B.).

Het C. B. B. staat immers eveneens in voor de levering van vloeibare en vaste brandstoffen aan andere Departementen, zoals Landsverdediging, Onderwijs (Schoolgebouwen) en nog tal van instellingen van openbaar nut.

Inzake de door de Regie der Gebouwen beheerde gebouwen, die slechts een klein percentage vertegenwoordigen van de globale bestellingen bij het C. B. B., kan men slechts een overzicht krijgen en derhalve een coherente actie met betrekking tot het energieverbruik voeren wanneer men beschikt over een energiekadaster.

Zulks impliceert informatie enerzijds over het verbruik zelf en anderzijds over gegevens betreffende de gebouwen, hun uitrusting en beheer, die in verhouding staan tot het verbruik (samenstelling en oppervlakte van de daken, buitenmuren en vensters, netto-oppervlakten en verwarmde volumes, ouderdom en rendement van de ketels, automatische regelingssystemen; technisch beheer en dergelijke).

Op 3 juli 1980 heeft het M. C. E. S. C. aan de Regie der Gebouwen de opstelling toevertrouwd van het energiekadaster van alle gebouwen van de Staat, de provincies en de gemeenten.

De totstandkoming van dit kadaster, waarmee op 1 maart 1981 een aanvang werd genomen na de indienstneming van een bijzonder tijdelijk kader van een zestigtal personen bij de Regie der Gebouwen, werd een jaar later plotseling stopgezet omdat de hernieuwing van het B. T. K. was geweigerd. Zij werd slechts in 1985 hervat dank zij de toekenning van een speciaal budget aan de Regie der Gebouwen, begrepen in het « aanvullend R. E. V.-programma » (R. E. V. = rationeel energieverbruik) en waardoor het mogelijk was particuliere adviesbureaus te belasten met de verzameling van alle gegevens in verband met de gebouwen en de technische installaties.

Eind 1986 zal dat werk voltooid zijn voor ongeveer 500 complexen die door de Regie der Gebouwen worden beheerd. Het werk omvat ook het opslaan van al die gegevens in de computer van Openbare Werken. Het kan alleen voortgezet worden indien de kredieten die vorige jaren zijn toegekend, ook de komende jaren worden hernieuwd.

perdre de vue que ces bâtiments désaffectés seraient à remplacer par la prise en location de surfaces dans le secteur privé, ce qui représenterait pour le Trésor une charge supérieure au maintien provisoire de l'immeuble en attendant son remplacement par la construction d'un nouvel immeuble propriété de l'Etat.

Toutefois, ce programme de rénovation du patrimoine ne peut se développer que dans les limites de la dotation annuelle des crédits d'investissement, ceux-ci devant être utilisés également pour le remplacement des surfaces prises en location.

2. Budget O. C. F. concernant les combustibles et politique U. R. E. de la Régie des Bâtiments

M. Vankeirsbilck s'interroge sur les raisons pour lesquelles, alors que, dans son exposé introductif, le Ministre a souligné les mesures prises par la Régie des Bâtiments en vue de mener une politique de l'énergie efficace, les crédits destinés aux combustibles, à l'électricité et au gaz ont été plus élevés en 1986 que pour les deux années précédentes ?

Le Ministre déclare qu'en premier lieu, il faut observer que les départements occupant les bâtiments gérés par la Régie des Bâtiments ne sont pas les seuls clients de l'Office Central des Fournitures (O. C. F.).

L'O. C. F. assure en effet la fourniture de combustibles liquides et solides à d'autres départements, tels que la Défense nationale, l'Education nationale (bâtiments scolaires)... et à de nombreux organismes d'intérêt public.

En ce qui concerne les bâtiments gérés par la Régie des Bâtiments, qui ne représentent qu'un faible pourcentage des commandes globales passées à l'O. C. F., une vue d'ensemble, et dès lors une action cohérente dans le domaine des consommations d'énergie, n'est possible que si l'on dispose à leur sujet d'un cadastre énergétique.

Celui-ci comporte d'une part la connaissance des consommations elles-mêmes, et d'autre part celle des données relatives aux bâtiments, à leurs équipements et à leur gestion qui sont en rapport avec ces consommations (composition et superficie des toitures, des murs extérieurs et des fenêtres; surfaces nettes et volumes chauffés; âge et rendement des chaudières; systèmes de régulation automatique; gestion technique; etc.).

Le 3 juillet 1980, le C. M. C. E. S. confia à la Régie des Bâtiments l'établissement du cadastre énergétique de tous les bâtiments de l'Etat, des provinces et des communes.

La réalisation de ce cadastre, entamée dès le 1^{er} mars 1981, à la suite de l'affectation à la Régie des Bâtiments d'un cadre spécial temporaire d'une soixantaine de personnes, fut brusquement arrêtée un an plus tard, le renouvellement de ce C. S. T. ayant été refusé. Elle ne put reprendre qu'en 1985, grâce à l'attribution à la Régie des Bâtiments d'un budget spécial, inclus dans le « programme complémentaire U. R. E. » (utilisation rationnelle de l'énergie), permettant de confier à des bureaux d'études privés le recueil des données relatives aux bâtiments et aux équipements thermiques.

A la fin de 1986, ce travail sera terminé pour quelque 500 complexes gérés par la Régie des Bâtiments, y compris l'introduction de toutes ces données dans l'ordinateur du Ministère des Travaux publics. L'action ne pourra être poursuivie que si les crédits attribués ces dernières années sont renouvelés au cours des années à venir.

Wat de verzameling van de gegevens in verband met het verbruik zelf betreft, heeft de Regie der Gebouwen een « Register van het verbruik » opgesteld, dat in het begin van 1986 aan de beheerders van de door de Regie der Gebouwen beheerde gebouwen gezonden zal worden. De beheerders moeten dat register gedurende het hele jaar aanvullen.

De gegevens worden vervolgens in de computer opgenomen, die voor elk gebouw de « energiecurve » voor de opeenvolgende jaren opstelt, d.w.z. de curven van het brandstofverbruik op grond van de buitentemperatuur. De vorm van die curven en vooral de ontwikkeling daarvan door de jaren heen maakt het mogelijk diverse anomalieën te ontdekken, dienovereenkomstig te handelen en het effect van de verbeteringen na te gaan.

Op dit moment geven de eerste resultaten met betrekking tot een steekproef van 50 gebouwencomplexen aanzienlijke energiebesparingen te zien.

In de jongste drie jaren wordt immers een gemiddelde vermindering met 25 % geconstateerd

3. *Gebouw voor de Raad van Ministers van de Europese Gemeenschappen*

Mevrouw Goor-Eyben vraagt of het bedrag van 144,5 miljoen F dat in artikel 72.10 is uitgetrokken, de gehele tegemoetkoming van België in dezen dekt? Gaat het om voorzienbare uitgaven? Waaraan werden die kredieten uitgegeven?

De Minister legt uit dat de uitgaven die in 1986 werden gedaan, voorzienbaar waren, aangezien ze voortspuiten uit het tussen de Belgische Staat en de Europese Gemeenschappen gesloten contract i.v.m. de oprichting van een gebouwencomplex dat voor de diensten van de Raad van de Europese Gemeenschap bestemd is.

Dat contract werd voor de Belgische Staat op 26 februari 1985 door de Ministers van Buitenlandse Betrekkingen, Financiën, Openbare Werken en het Brusselse Gewest ondertekend.

Het toegestane vastleggingsplafond bedraagt 144 500 000 F voor het dienstjaar 1986 en voorgaande jaren.

In 1986 is het gevraagde bedrag van 87 miljoen F bestemd voor het dekken van studiekosten i.v.m. de oprichting van dat gebouw, de geo-technische bodemproeven en het afbreken van het woonblok Froissart-Comines.

4. *Opmerkingen van het Rekenhof* (Door het Europese Parlement gehuurd gebouw)

In zijn brief van 29 oktober deelt het Rekenhof onder meer mee:

« *Titel II - Artikel 72.03 - "Bouwen van de Administratieve Wijk der Europese Gemeenschappen": niet-regularisering van een inadequate budgettaire aanrekening van 59,4 miljoen F.*

Een vergoeding van 59 400 000 F werd toegekend aan de N.V. « Etudes et investissements immobiliers » ter uitvoering van een dading, gesloten op 20 juni 1983, om een geschil te beëindigen met betrekking tot het gebouw, gelegen Belliardstraat 107/113 in Brussel, dat door de Belgische Staat ten behoeve van het Europese Parlement gehuurd wordt. De uitgave werd aangerekend op artikel 72.03, titel II, van de begroting van Openbare Werken, daar geen enkel specifiek krediet bestemd was om de financiële last van de voornoemde dading te dragen.

Quant au recueil des données relatives aux consommations elles-mêmes, la Régie des Bâtiments a établi un « Registre des consommations » envoyé en début d'année 1986 aux gestionnaires des bâtiments gérés par la Régie des Bâtiments. Les gestionnaires sont tenus de compléter ce registre tout au long de l'année.

Les données sont ensuite introduites dans l'ordinateur qui établit, pour chaque bâtiment, les « signatures énergétiques » des années successives, c'est-à-dire les courbes de la consommation de combustibles en fonction de la température extérieure. La forme de ces courbes, et surtout leur évolution d'une année à l'autre, permet de déceler diverses anomalies, d'agir en conséquence et d'observer l'effet des mesures d'amélioration qui sont prises.

Actuellement, les premiers résultats portant sur un échantillonnage de 50 complexes mettent en évidence des économies d'énergie substantielles.

Une diminution moyenne de l'ordre de 25 % est en effet constatée pour les trois dernières années.

3. *Bâtiment pour le Conseil des Ministres des Communautés européennes*

Mme Goor-Eyben s'interroge sur le montant de 144,5 millions de F inscrit à l'article 72.10: représente-t-il la totalité de l'intervention de la Belgique? S'agit-il de dépenses prévisibles? A quoi a-t-on dépensé ces crédits?

Le Ministre explique que les dépenses réalisées en 1986 étaient prévisibles, car elles résultent du contrat conclu entre l'Etat belge et les Communautés européennes au sujet de la construction d'un complexe de bâtiments destiné au Conseil des Communautés européennes et à ses services.

Ce contrat a été signé le 26 février 1985 pour l'Etat par les Ministres des Relations extérieures, des Finances, des Travaux publics et de la Région bruxelloise.

Le plafond d'engagement autorisé s'élève pour l'exercice 1986 et les années antérieures à 144 500 000 F.

En 1986, le montant demandé de 87 millions de F est destiné à couvrir les études résultant de la construction de ce bâtiment, les essais géotechniques du sol et la démolition de l'îlot Froissart-Comines.

4. *Observation de la Cour des Comptes* (immeuble loué par le Parlement européen)

Dans sa lettre du 29 octobre 1986 la Cour des Comptes communique notamment l'observation suivante:

« *Titre II — Article 72.03 — "Construction de la Cité administrative des Communautés européennes": non régularisation d'une imputation budgétaire inadéquate de 59,4 millions de F.*

Une indemnité de 59 400 000 de F a été octroyée à la S.A. Etudes et investissements immobiliers en exécution d'une convention transactionnelle conclue le 20 juin 1983 pour mettre fin à un litige relatif à l'immeuble sis 107/113, rue Belliard, à Bruxelles et loué par l'Etat belge pour les besoins du Parlement européen. La dépense a été imputée à charge de l'article 72.03 du titre II du budget des Travaux publics, aucun crédit spécifique n'étant destiné à supporter la charge financière de cette transaction.

Het Hof had het door de Minister destijds aangevoerde staatsbelang in aanmerking genomen om zijn visum te verlenen, onder voorbehoud evenwel van een latere regularisering, met name, de goedkeuring van een specifiek krediet door de Wetgevende Kamers. Bij brief van 9 november 1983, had de Minister van Openbare werken het Hof de verzekering gegeven dat hij de vereiste maatregelen zou nemen om de inadequate budgettaire aanrekening te regulariseren.

Die ministeriële belofte werd niet ingelost in de verschillende ontwerp-begrotingen of ontwerp-aanpassingen die sinds 1983 uitgewerkt werden.

Het Hof heeft reeds de niet-nakoming van de ministeriële belofte ter kennis gebracht van de Wetgevende Kamers met zijn brief van 30 januari 1985 betreffende het onderzoek van het ontwerp tot aanpassing van de begroting van het ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1984. »

In antwoord op de vragen van *de Voorzitter, de rapporteur en de heer Van Elewycck* leest de Minister een passus voor uit zijn brief van 9 januari 1987 aan de Eerste Voorzitter van het Rekenhof, die het volgende antwoord bevat :

« Mijn departement zal daartoe een artikel in de wet houdende de begroting 1987 indienen opdat het Parlement zich met kennis van zaken over de regularisering van de onjuiste aanrekening kan uitspreken. »

Bovendien voegt hij eraan toe dat het hier gaat om een dading betreffende een vergoeding aan een N.V. die een door het Europese Parlement gehuurd gebouw heeft gebouwd.

De uitgave werd aangerekend op artikel 72.03 van titel II van de begroting van Openbare Werken. Het Rekenhof was van oordeel dat die aanrekening onjuist was. Er zal een regularisatie gebeuren via een artikel in de wet houdende de begroting van Openbare Werken voor 1987.

D. Wegen

1. Wegenfonds

a) Financiering van de wegeninvesteringen :

De heer Vankeirsbilck vraagt welke interpretatie moet worden gegeven aan het feit dat in het verantwoordingsprogramma — wat de kapitaaluitgaven betreft — bij de verdeling van de kredieten voor het investeringsprogramma geen melding is gemaakt van de wegen.

De Minister antwoordt dat in het krediet van 28 239 miljoen F (Stuk n° 682/1, blz. 65) de wegeninvesteringen niet zijn inbegrepen. Die worden gefinancierd uit leningen van het Wegenfonds en zijn terug te vinden in de begroting van het Fonds (blz. 48).

Het bedrag van 63 180,8 miljoen F op bladzijde 67 stemt overeen met de overdracht van de begroting van Openbare Werken naar de begroting van het Wegenfonds (art. 41.01, titel I van de begroting Openbare Werken blz. 20-21).

Dit krediet is gedeeltelijk bestemd om de lopende uitgaven van het Wegenfonds te dekken (met name de rentelasten).

Prenant en considération les raisons d'Etat invoquées à l'époque par le Ministre, la Cour avait accordé son visa mais sous réserve de régularisation ultérieure, c'est-à-dire le vote par les Chambres législatives d'un crédit spécifique. Le Ministre des Travaux publics avait assuré la Cour, par lettre du 9 novembre 1983, qu'il prendrait les mesures nécessaires pour régulariser l'imputation budgétaire inadéquate.

Cette promesse ministérielle ne s'est jamais concrétisée dans les différents projets de budget ou projets d'ajustement élaborés depuis 1983.

En date du 30 janvier 1985, à l'occasion de l'examen du projet de loi ajustant le budget du ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1984, la Cour a déjà informé le Parlement du non respect, par le Ministre des Travaux publics, de son engagement. »

En réponse aux demandes *du Président, du rapporteur et de M. Van Elewycck*, le Ministre cite un passage de sa lettre du 9 janvier 1987 au Premier Président de la Cour des Comptes, qui contient la réponse suivante :

« Mon département insérera à ce sujet un article dans la prochaine loi contenant le budget 1987 et ce pour que le Parlement puisse se prononcer en connaissance de cause sur la régularisation de l'imputation budgétaire inadéquate. »

Il ajoute qu'il s'agit d'une transaction relative à une indemnisation d'une S. A. qui a construit un bâtiment loué par le Parlement européen.

La dépense a été imputée à l'article 72.03 du titre II du budget des Travaux publics. La Cour des Comptes estimait que cette imputation n'était pas adéquate. Une régularisation sera effectuée par un article de la loi contenant le budget des Travaux publics pour 1987.

D. Routes

1. Fonds des routes

a) Financement des investissements routiers :

M. Vankeirsbilck demande comment il faut comprendre le fait que, dans le programme justificatif, en ce qui concerne les dépenses de capital, la ventilation des crédits destinés à la réalisation du programme d'investissements ne fasse pas mention des routes.

Le Ministre répond que les investissements routiers ne sont pas compris dans le crédit de 28 239 millions de F (Doc. n° 682/1, p. 65). Ils sont financés par les emprunts du Fonds des Routes et figurent dans le budget du Fonds (p. 48).

Le chiffre de 63 180,8 millions de F qui est prévu à la page 67 correspond au transfert du budget des Travaux publics vers le Fonds des Routes (art. 41.01, titre I du budget des Travaux publics, p. 20-21).

Ce crédit est destiné à couvrir partiellement les dépenses courantes du Fonds des Routes (notamment les charges d'intérêts).

b) *Opbrengst van de leningen van het Wegenfonds in 1986:*

De heer Bosmans vraagt hoeveel die leningen juist bedragen en waarom dat bedrag niet in de begroting voorkomt. Wanneer werd die lening geplaatst?

De Minister antwoordt dat de opbrengst van de Wegenfondsleningen in 1986 84,8 miljard F bedraagt. Op die lening kon worden ingetekend van 17 tot 28 maart 1986.

Het verschil tussen de 70 miljard F op artikel 442.00 en de werkelijke opbrengst van de lening is als volgt te verklaren: wanneer de Begroting van het Wegenfonds wordt opgemaakt weet men niet hoeveel leningen in het desbetreffende jaar zullen worden geplaatst (1 lening in 1986), en dus evenmin wat de opbrengst ervan zal zijn. Het bedrag dat als opbrengst wordt opgegeven, is dus een raming.

De werkelijke toestand blijkt dan ook pas bij de uitvoering van de begroting van het desbetreffende jaar.

c) *Financiële lasten van het Wegenfonds:*

De rapporteur vraagt zich af of het mogelijk is de financiële lasten van het Wegenfonds over te hevelen naar het Ministerie van Financiën en die te integreren in de uitgaven van de rijksschuld.

De Minister merkt op dat zulks slechts mogelijk is, mits een wijziging wordt aangebracht in de organieke wet van het Wegenfonds, welke in onderhavig geval zou moeten voorzien in:

- a) de schrapping van de mogelijkheid tot het uitschrijven van leningen door het Wegenfonds;
- b) de overname van de lasten van de reeds uitgeschreven leningen door het Ministerie van Financiën;
- c) de inschrijving van de noodzakelijke kredieten op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken om de investeringsuitgaven te dekken bij wijze van dotatie, zoals dat geschiedt voor de Regie der Gebouwen.

d) *Toestand van de rekeningen van het Wegenfonds:*

De rapporteur wil graag weten of het waar is dat de laatste door het Rekenhof geïmprimeerde rekening van het Wegenfonds die van het jaar 1977 is.

De Minister antwoordt bevestigend. Hij legt uit dat er toen problemen zijn gerezen omdat het Rekenhof het niet meer eens was met de wijze waarop die boekhouding tot dan toe gevoerd werd.

Om deze moeilijkheden op te lossen, is een werkgroep opgericht waarin het Rekenhof is vertegenwoordigd.

Dank zij de werkzaamheden van die werkgroep kon eind 1985 een nieuw boekhoudplan door de Ministers van Financiën en van Openbare Werken worden goedgekeurd. Dat plan wordt sinds 1 januari 1987 volledig toegepast.

Onder impuls van de bovengenoemde werkgroep werd ook de rekening 1978 opgemaakt. Dat was een zeer moeilijk en tijdrovend werk, omdat in die rekening alle vroeger bestaande moeilijkheden dienden te worden weggewerkt. De rekening 1978 zal nog in de loop van deze maand door de Minister van Openbare Werken goedgekeurd worden. De achterstand moet in minder dan twee jaar zijn weggewerkt.

b) *Produit des emprunts du Fonds des Routes pour 1986:*

M. Bosmans demande quel est le montant exact de ces emprunts et pourquoi ce montant ne figure pas au budget. A quelle date cet emprunt a-t-il été placé?

Le Ministre répond que le produit des emprunts du Fonds des Routes en 1986 s'élève à 84,8 milliards de F. La souscription à cet emprunt pouvait se faire du 17 mars au 28 mars 1986.

La différence entre les 70 milliards de F à l'article 442.00 et le produit réel de l'emprunt s'explique du fait que, lorsque le budget du Fonds des Routes est établi, on ne connaît pas le nombre d'emprunts et l'on ne sait pas si le placement se fera dans l'année concernée (un emprunt en 1986). Par conséquent, le produit de ces emprunts n'est pas connu et le montant indiqué comme produit constitue donc une estimation.

La situation réelle n'apparaît dès lors qu'en exécution du budget de l'année concernée.

c) *Charges financières du Fonds des Routes:*

Le rapporteur s'interroge sur la possibilité de transférer les charges financières du Fonds des Routes au Ministère des Finances et de les intégrer dans les dépenses de la dette publique.

Le Ministre fait observer que pareille opération n'est possible que moyennant une modification de la loi organique du Fonds des Routes qui, dans ce cas devrait prévoir:

- a) la suppression de la possibilité d'emprunter pour le Fonds des Routes;
- b) la reprise des charges des emprunts déjà émis par le Ministère des Finances;
- c) au budget du Ministère des Travaux publics, les crédits nécessaires pour payer les dépenses d'investissement, et ce à titre de dotation, comme cela se fait pour la Régie des Bâtiments.

d) *Situation des comptes du Fonds des Routes:*

Le rapporteur désire savoir s'il est exact qu'en ce qui concerne le Fonds des Routes, le dernier compte visé se rapporte à l'exercice 1977?

Le Ministre confirme ce point. Il explique qu'il y eut à cette époque des difficultés, la Cour des Comptes n'étant plus d'accord avec la manière dont était faite, jusqu'alors, cette comptabilité.

Afin de résoudre ces problèmes, un groupe de travail a été créé dans lequel la Cour des Comptes est représentée.

Grâce aux travaux de ce groupe de travail, les Ministres des Finances et des Travaux publics ont pu approuver, à la fin de 1985, un nouveau plan comptable. Ce plan est appliqué intégralement depuis le 1^{er} janvier 1987.

Sous l'impulsion de ce groupe de travail, on a établi également le compte pour 1978. Il s'agit d'un travail difficile et de longue haleine, puisqu'on a éliminé dans ces comptes toutes les difficultés existantes. Le compte de l'exercice 1978 sera encore approuvé par le Ministre des Travaux publics au cours de ce mois. Le retard existant devrait être éliminé en moins de deux ans.

e) *Regionale verdeling van de investeringen van het Wegenfonds:*

De heer Van Elewyck merkt op dat het feit dat in de begroting van het Wegenfonds de kredieten voor de bouw, de aanleg en de uitrusting van autowegen en rijkswegen van 19 tot 12 miljard zijn verminderd, 6 000 arbeidsplaatsen zal kosten tussen 1984 en 1986. Waarom krijgt Vlaanderen ter zake slechts een derde van die kredieten, ondanks de grotere dichtheid van zijn autowegen- en wegnnet?

Wordt bij de toekenning van de kredieten rekening gehouden met de verkeerstellingen?

De Minister bevestigt dat de investeringen van het Wegenfonds inderdaad verminderd zijn van $\pm$ 19 miljard F in 1985 tot $\pm$ 13,3 miljard F in 1986.

De vermindering van de openbare investeringen past in het beleid van de Regering tot sanering van de openbare financiën. Die sanering zal de hele economie ten goede komen en zal dus ook gunstig zijn voor de werkgelegenheid.

Inzake de «verdecisleutel» van de investeringen van Openbare Werken zijn opgemerkt dat die in een globaal kader bekeken moeten worden.

Van de totale investeringen is ongeveer 52 % voor Vlaanderen, 39 % voor Wallonië en 9 % voor Brussel bestemd.

Dat er in deze tijd minder wegeninvesteringen in Vlaanderen dan in Wallonië zijn, is te verklaren door het feit dat het wegnnet vrijwel voltooid is in Vlaanderen, terwijl in Wallonië de afwerking nog aan de gang is.

Voor de investeringen in de Waterwegen is de toestand echter omgekeerd: hier zijn ongeveer drievierde van de investeringen voor Vlaanderen. Daar is de aanwezigheid van de 3 zeehavens natuurlijk niet vreemd aan. Voor de investeringen in rijksgebouwen ligt het zwaartepunt (40 %) dan weer in Brussel, wat natuurlijk te verklaren is door het feit dat de meeste openbare diensten in Brussel gevestigd zijn.

Voor het toekennen van de kredieten voor wegeninvesteringen wordt inderdaad rekening gehouden met de verkeerstellingen, naast andere criteria, zoals de afwerking van hetgeen begonnen is, de veiligheid, het quasi-onmiddellijk rendement van de investering, enz....

2. *Problemen van algemene aard*

a) *Gebrekkig onderhoud van de wegen:*

De heer Colla vraagt of het gebrekkige onderhoud van de wegen niet tot gevolg heeft dat ze voortijdig wederaan-gelegd moeten worden? Bestaan er studies omtrent het makro-economisch aspect van dat probleem?

De Minister antwoordt dat het gebrek aan onderhoud van de wegen op lange termijn zeer nadelige gevolgen voor ons wegnnet kan hebben.

Er wordt dan ook rekening gehouden met alle aspecten van dat probleem, dat constant gevolgd en bestudeerd wordt. De Minister vestigt er evenwel de aandacht op dat de onderhoudswerken zeer dikwijls samengaan met beperkte moderniseringswerken, zodat die werken op de investeringsbegroting worden uitgetrokken.

De Minister neemt zich voor na het voltooiën van de belangrijkste wegenprojecten de nodige kredieten ter beschikking te stellen voor een onderhoud dat beschadiging van de wegeninfrastructuur voorkomt.

e) *Répartition régionale des investissements du Fonds des Routes:*

M. Van Elewyck fait observer que la diminution de 19 à 12 milliards de F, dans le budget du Fonds des Routes, des crédits destinés à la construction, à l'aménagement et à l'équipement des autoroutes et routes de l'Etat représente une perte de 6 000 emplois de 1984 à 1986. Pourquoi, dans ce contexte, la Flandre n'obtient-elle qu'un tiers de ces crédits, en dépit de la densité plus grande de son réseau routier et auto-routier?

Prend-on en considération les comptages du trafic lors de l'attribution des crédits?

Le Ministre confirme que les investissements du Fonds des Routes ont été diminués de $\pm$ 19 milliards de F en 1985 à $\pm$ 13 milliards de F en 1986.

La réduction des investissements publics fait partie de la politique gouvernementale en matière d'assainissement des finances publiques. Cet assainissement sera profitable pour l'économie tout entière et sera favorable à l'emploi.

En ce qui concerne «la clef de répartition» des investissements des Travaux Publics, il faut remarquer qu'il y a lieu de les considérer dans leur ensemble.

Sur le total des investissements, il y a $\pm$ 52 % pour la Flandre, 39 % pour la Wallonie et 9 % pour Bruxelles.

Qu'on note moins d'investissements routiers en Flandre qu'en Wallonie est dû au fait que le réseau routier est pratiquement achevé en Flandre, là où il est toujours en cours d'achèvement en Wallonie.

Pour les investissements en matière de Voies Hydrauliques, la situation est inversée. Pratiquement les trois-quarts des investissements se font en Flandre. La présence des trois ports maritimes y est évidemment déterminante. Pour ce qui concerne les investissements en bâtiments de l'Etat, on peut dire que le point de gravité (40 %) se trouve à Bruxelles. Ce qui s'explique évidemment par la présence à Bruxelles de la plupart des services publics.

Lors de l'attribution des crédits routiers, on tient effectivement compte des recensements de la circulation, outre les autres critères, comme l'achèvement de ce qui est commencé, la sécurité, le rendement quasi-immédiat de l'investissement, etc...

2. *Problèmes d'ordre général*

a) *Manque d'entretien des routes:*

M. Colla demande si le manque d'entretien du réseau routier n'implique pas qu'il faudra procéder à un réaménagement prématuré. Existe-t-il des études au sujet de l'aspect macro-économique de ce problème?

Le Ministre répond qu'il est évident que le manque d'entretien des routes pourrait avoir à long terme des conséquences néfastes pour le patrimoine routier.

Tous les aspects de ce problème sont dès lors pris en considération et étudiés de façon suivie. Le Ministre souligne cependant que les travaux d'entretien se font très souvent en même temps que des travaux limités de modernisation, de sorte que ces travaux sont inscrits au budget d'investissement.

Après l'achèvement des projets routiers les plus importants, le Ministre a l'intention de dégager les crédits nécessaires à un entretien qui évitera une dégradation de l'infrastructure routière.

b) Overdracht van rijkswegen aan de gemeenten

De rapporteur is van oordeel dat de rijkswegen binnen de agglomeratie na herstelling aan de steden moeten worden overgedragen.

De Minister antwoordt dat zijn departement reeds jaren een beleid van overdracht van wegen binnen de agglomeraties voert, mits alle voorwaarden vervuld zijn. Dat gebeurt steeds nadat de betrokken wegen in goede staat hersteld zijn.

c) Terugwinning - aanwending van teruggewonnen materialen

De heer Colla wil weten wat de stand van zaken is. Is er gevaar voor vervroegde slijtage van die wegen?

Volgens de Minister is de terugwinningsmethode een techniek waarmee nog wordt geëxperimenteerd. Wat belangrijk is om vervroegde slijtage tegen te gaan, is het duidelijk bepalen en afbakenen van het percentage teruggewonnen materiaal dat in de mengsels is toegestaan.

De techniek is nog te recent om reeds definitieve conclusies te kunnen trekken over de weerstand van gerecycleerde wegen.

Een rondschriven verbiedt het gebruik van teruggewonnen materialen in de deklaag, d.i. de slijtlaag.

d) Commissie voor Ongevallen in het Verkeer

De rapporteur herinnert eraan dat de oprichting van commissies voor ongevallen in het verkeer in 1984 werd goedgekeurd.

Hoeveel maal zijn die provinciale commissies in de loop van 1986 bijeengekomen, per provincie?

Welke werken werden uitgevoerd met de specifieke kredieten welke hiervoor werden ingeschreven op de begroting? Hiervoor was in 1985 1 miljard F uitgetrokken. Hoeveel was dit bedrag in 1986? Hoeveel is er besteed in 1985 en 1986? Welke voorgestelde maatregelen werden niet uitgevoerd en waarom?

De Minister deelt mee hoeveel malen de Commissies Ongevallen in het Verkeer bijeenkwamen in de loop van 1986:

Oost-Vlaanderen	14 maal
Vlaams-Brabant	7 maal
Limburg	1 maal
Antwerpen	9 maal
West-Vlaanderen	6 maal
Namen	3 maal
Henegouwen	2 maal
Luxemburg	4 maal
Luik	1 maal
Waals-Brabant	3 maal

Van de 1 miljard F kredieten die in 1985 op artikel 533.08 werden uitgetrokken, werd 260 miljoen F definitief vastgelegd voor de levering en plaatsing van installaties van verkeerslichten op diverse rijkswegen van het land.

b) Transfert de routes nationales aux communes

Le rapporteur estime qu'il conviendrait de transférer les routes nationales dans les agglomérations aux villes, et ceci après réparation des routes concernées.

Le Ministre indique que son département poursuit déjà depuis des années une politique de transfert des routes dans les agglomérations si les conditions sont remplies. Ceci s'effectue toujours après que les routes concernées ont été remises en bon état.

c) Recouvrement - utilisation de matériaux recyclés

M. Colla désire savoir où en est ce dossier. Existe-t-il un danger de dégradation prématurée des routes?

Le Ministre estime que la technique du recyclage se trouve toujours au stade expérimental. Afin d'éviter une dégradation prématurée, il est important de définir clairement le pourcentage de matériaux recyclés qu'il peut y avoir dans les mélanges.

La technique est encore trop récente pour pouvoir déjà tirer des conclusions définitives au sujet du comportement des routes recyclées.

Une circulaire a été prise pour interdire l'emploi de matériaux recyclés dans la couche de revêtement, c'est-à-dire la couche d'usure.

d) Commissions des accidents de la route

Le rapporteur rappelle que la création de commissions des accidents de la route a été approuvée en 1984.

Combien de fois ces commissions provinciales se sont-elles réunies au cours de l'année 1986, par province?

Quels travaux ont été exécutés avec les crédits spécifiques prévus dans cette optique au budget? Un montant de 1 milliard de F était prévu en 1985. Quel est le montant en 1986? Quel est le montant engagé en 1985 et 1986? Quelles mesures proposées n'ont pas été exécutées et pourquoi?

Le Ministre communique le nombre des réunions des commissions des accidents de la route pour l'année 1986:

Flandre orientale	14 fois
Brabant flamand	7 fois
Limbourg	1 fois
Anvers	9 fois
Flandre occidentale	6 fois
Namur	3 fois
Hainaut	2 fois
Luxembourg	4 fois
Liège	1 fois
Brabant wallon	3 fois

Du crédit de 1 milliard de F prévu en 1985 à l'article 533.08, un montant de 260 millions de F a été engagé définitivement, pour la fourniture et le placement d'installations de feux de circulation sur diverses routes nationales dans le pays.

Voor 1986 bedragen de kredieten op het speciaal artikel 533.08 van het Wegenfonds 672 miljoen F. Op dat artikel werden volgende bedragen definitief vastgelegd:

Provincie Luxemburg:

Aanleg van het klaverblad te Warnach 164 000 000 F

Provincie Luik:

Inrichting rue Henvard te Chaudfontaine 2 000 000 F
Inrichting kruispunt te Boncelles . . . 123 000 000 F
Inrichting rue Basse Maihay 10 000 000 F

Provincie West-Vlaanderen:

N 315 West-Outer. Rechttrekking van bochten 5 587 542 F
R 32 Ring Roeselare. Aanpassing kruispunt met provincieweg N 32 1 300 157 F
R 32 Ring Roeselare. Hoogde. Verbindingsweg Gitsbergstraat-Beverenstraat 2 797 619 F

Provincie Oost-Vlaanderen:

N 8 Wortegem-Petegem. Kruispunt Beerstraat 2 925 137 F

Provincie Limburg:

Sint-Truiden. Aanpassing kruispunt N 80-N 722 20 549 847 F

De volgende werken werden in aanbesteding gegeven:

R 30 Ring Brugge. Aanpassing kruispunt Bloedput 16 380 939 F
N 8 Veurne. Kruispunt met N 35 . . . 18 953 624 F
N 368 Oostkamp. Kruispunt met de Lodistraat 4 173 701 F
N 8 Vleteren. Kruispunt met N 321 . . 6 167 363 F

De vraag van de Commissie Ongevallen in het Verkeer om te Roeselare aan het verkeersplein op de provincieweg N. 32, Torhout-Roeselare, verkeerslichten te plaatsen, werd door de Bijzondere Commissie voor Verkeersveiligheid ongunstig geadviseerd, omdat de verkeersongevallen sedert de aanpassing van de signalisatie en de verlichting er sterk verminderd zijn.

Volgende punten zijn nog in onderzoek bij de C. O. V.:

N 33 Torhout — Bocht Wijnendale;
N 35 Kortemark — Kruispunt met de Groenestraat en Kronevoordestraat;
A 19 Wevelgem — Kruispunt afrit A 19 met de Wevelgemsteenweg en de N 343;
N 50 Brugge — Baron Ruzettelaan;
N 386 Zedelgem — Kruispunt met N 32;
R 34 Torhout — Kruispunt Revinzestraat en kruispunt Kortemarkstraat;
N 50 Oostkamp — Brug Rampe;

En 1986, les crédits à l'article spécial 533.08 du Fonds des Routes s'élèvent à 672 millions de F. Les montants suivants ont été engagés définitivement sur cet article:

Province de Luxembourg:

Echangeur de Warnach 164 000 000 F

Province de Liège:

Aménagement de la rue Henvard à Chaudfontaine 2 000 000 F
Aménagement du carrefour à Boncelles 123 000 000 F
Aménagement rue Basse à Maihay . . 10 000 000 F

Province de Flandre occidentale:

N 315 West-Outer. Amélioration de virages 5 587 542 F
N 32 Ring Roeselare. Réaménagement du carrefour avec la route provinciale N 32 1 300 157 F
R 32 Ring Roeselare. Hoogde. Route de liaison Gitsberstraat-Beverenstraat . . 2 797 619 F

Province de Flandre orientale:

N 8 Wortegem-Petegem. Carrefour Beerstraat 2 925 137 F

Province de Limbourg:

Saint-Trond. Aménagement du carrefour N 80-N 722 20 549 847 F

Les travaux suivants ont été mis en adjudication:

R 30 Ring de Bruges. Réaménagement du carrefour «Bloedput» 16 380 939 F
N 8 Furnes. Carrefour avec la N 35 . . 18 953 624 F
N 368 Oostkamp. Carrefour avec la Lodistraat 4 173 701 F
N 8 Vleteren. Carrefour avec la N 321 6 167 363 F

La demande de la Commission des accidents de la Route, d'équiper le rond-point de la route provinciale N 32, Torhout-Roulers, de feux de circulation, a reçu un avis défavorable de la Commission spéciale de la Sécurité Routière, parce que, depuis l'adaptation de la signalisation et de l'éclairage, le nombre d'accidents y a fortement diminué.

Les points suivants sont encore à l'examen auprès de la C. A. R.:

N 33 Torhout — virages Wijnendale;
N 35 Kortemark — carrefour avec la Groenestraat et Kronevoordestraat;
A 19 Wevelgem — carrefour descente de l' A 19 avec le Wevelgemsteenweg et de la N 343;
N 50 Bruges — avenue Baron Ruzette;
N 386 Zedelgem — carrefour avec N 32;
R 34 Torhout — carrefour Revinzestraat et carrefour Kortemarkstraat;
N 50 Oostkamp — pont rampe;

N 43 Kortrijk — Kruispunt met R 8;
 R 30 Ring Brugge — Kruispunt Gentpoort;
 N 50 Ardooie-Pittem — Kruispunt Meulebekerstraat;
 N 31 Zeebrugge — Kruispunt met N 34;
 N 37 Tielt — Kruispunt met N 327;
 N 371 Zuienkerke — Kruispunt met N 326.

3. Problemen per provincie

a) Antwerpen

1) Klaverblad Wommelgem

De heer Van Elewyck is van mening dat de opstoppen op invalswegen van grote steden een acuut probleem zijn. Nochtans bestond voor Wommelgem wel degelijk een oplossing via de aanleg van een klaverblad. Waarom worden de werken niet uitgevoerd? Waarom werd het project geschrapt op de begroting voor 1986?

De Minister merkt op dat dit project op de begroting 1986 niet geschrapt werd. De uitslag van de betrokken aanbesteding werd immers goedgekeurd en de vastlegging van de uitgave is geschied ten laste van de kredieten voor 1986.

2) Verlenging havenweg rond Berendrecht en Zandvliet

De heer Cauwenberghs wil weten hoe die werkzaamheden verlopen. Zijn de nodige onteigeningen reeds gebeurd? Licht het tracé definitief vast? Wordt een eerste gedeelte aanbesteed in 1987?

De Minister antwoordt dat de onteigeningen aan de gang zijn. Het tracé ligt definitief vast. De eerste aanbestedingen komen in de lente 1987.

3) Liefkenshoeektunnel

De heer Cauwenberghs maakt melding van geruchten als zou de Regering nog niet tot een overeenkomst zijn gekomen met de aannemer en met de banken, zodat de werken eerlang zouden worden stilgelegd. Is dat juist?

De Minister antwoordt ontkennend: de overeenkomst tussen het Rijk en de concessiehouder werd reeds op 3 oktober 1985 ondertekend en is medeondertekend door de banken.

Ter uitvoering van die overeenkomst dienen nog een aantal formaliteiten te worden vervuld. De procedure is thans in een eindstadium getreden. De werken die momenteel uitgevoerd worden, zijn voorbereidende werken; de officiële start komt in de lente 1987.

De heer Van Elewyck vraagt of — zoals de concessiehouder vroeg — de Staatswaarborg is toegekend, niettegenstaande de verklaring van de Regering dat de tegemoetkoming van de Staat zou worden beperkt.

De Minister stipt aan dat de leningen van de concessiehouder geen staatswaarborg inhouden. Dat is geheel in overeenstemming met de geest van artikel 16 van het ministerieel besluit van 10 augustus 1977 op de overheidsopdrachten: de Staat is enkel tot tegemoetkoming verplicht in zeer uitzonderlijke omstandigheden die het normaal verloop van het contract zouden belemmeren.

De heer Colla vraagt of er in het contract i.v.m. de financiering door de privé-sector garanties inzake het aan-

N 43 Courtrai — carrefour avec la R 8;
 R 30 Ring Bruges — carrefour porte de Gand;
 N 50 Ardooie-Pittem — carrefour Meulebekerstraat;
 N 31 Zeebrugge — carrefour avec la N 34;
 N 37 Tielt — carrefour avec la N 327;
 N 371 Zuienkerke — carrefour avec la N 326.

3. Problèmes par province

a) Anvers

1) Echangeur de Wommelgem

M. Van Elewyck est d'avis que, si l'engorgement des voies d'accès aux grandes villes est un problème aigu, une solution existait bel et bien pour l'échangeur de Wommelgem. Pourquoi les travaux ne sont-ils pas exécutés? Pourquoi le projet a-t-il été rayé du budget pour 1986?

Le Ministre fait observer que le projet n'a pas été rayé du budget 1986. Le résultat de l'adjudication en question a effectivement été approuvé et l'engagement de la dépense correspondante a été fait sur les crédits de 1986.

2) Prolongement de la route du port de Berendrecht et Zandvliet

M. Cauwenberghs désire savoir comment se déroulent ces travaux. Est-ce que les expropriations nécessaires ont déjà été réalisées? Est-ce que le tracé est fixé définitivement? Est-ce qu'une première partie sera mise en adjudication en 1987?

Le Ministre répond que les expropriations sont en cours de réalisation. Le tracé est fixé définitivement. Les premières adjudications auront lieu au printemps de 1987.

3) Tunnel du Liefkenshoek

M. Cauwenberghs fait état de rumeurs selon lesquelles le Gouvernement ne se serait pas encore mis d'accord avec l'entrepreneur et les banques; les travaux seraient, de ce fait, bientôt arrêtés. Est-ce exact?

Le Ministre répond par la négative: l'accord entre le Gouvernement et le concessionnaire, qui a été contresigné par les banques, a déjà été signé le 3 octobre 1985.

En vue de l'exécution de cet accord, quelques formalités sont encore à remplir. Cette procédure touche à sa fin. Les travaux qui sont actuellement en cours d'exécution sont des travaux préparatoires; le début officiel des travaux aura lieu au printemps de 1987.

M. Van Elewyck demande si l'Etat a accordé sa garantie financière, ainsi que l'avait demandé le concessionnaire, alors que le Gouvernement a déclaré vouloir limiter les interventions de l'Etat.

Le Ministre souligne que les emprunts contractés par le concessionnaire ne comportent aucune garantie de l'Etat. Ceci est tout à fait dans l'esprit de l'article 16 de l'arrêté ministériel du 10 août 1977 sur les marchés publics: l'Etat est obligé d'intervenir uniquement dans des circonstances très exceptionnelles qui entraveraient le déroulement normal du contrat.

M. Colla demande si le contrat concernant le financement par le secteur privé prévoit des garanties quant au

tal voertuigen ingeschreven zijn: dient het Wegenfonds tussen te komen indien dat aantal niet wordt gehaald?

De Minister antwoordt dat de in de aanbestedingsdocumenten en in het contract Liefkenshoektunnel voorkomende ramingen louter ter informatie zijn gegeven en dat ze de Staat of het Wegenfonds niet binden.

4) Rupelstreek

De heer Cauwenberghs vraagt hoever het staat met de ontsluiting van het noorden van de Rupelstreek.

De Minister deelt mede dat plannen voor de aansluiting op de A12 worden opgemaakt. Het koninklijk besluit is uitgevaardigd voor de onteigeningen, die al aan de gang zijn.

Deze fase omvat de aanleg van het gedeelte tussen de industriezone en de Potaardestraat.

De verbinding met de A12 kan dan voorlopig langs de 's Herenbaan gebeuren.

b) Brabant

1) Brussel: Basiliek van Koekelberg — klaverblad van Groot-Bijgaarden

De rapporteur herinnert eraan dat de Minister het in het najaar 1985 onaanvaardbaar achtte dat de kleine ring voor de verkeerslichten van de Bossaertlaan en Sermonlaan zou eindigen. De tunnel werd dan ook tot voorbij de Basiliek doorgetrokken. Deze tunnel eindigt thans voor nieuwe verkeerslichten.

Ware het niet aangewezen de tunnel door te trekken tot aan de verbinding met de grote ring, zodat een vlot verkeer op de gehele kleine ring in noordwaardse richting mogelijk wordt zonder driekleurige verkeerslichten? Thans ontstaan aan de uitrit van de tunnel telkens grote files, die op zijn minst binnen de tunnel zeer ongezond zijn voor de automobilisten.

De Minister geeft toe de tunnel die in 1986 voor het verkeer werd geopend, geen oplossing biedt voor alle problemen die zich voordoen op deze belangrijke invalsweg in Brussel. Dezelfde problemen rijzen echter aan de andere eindpunten van autowegen, zoals die komende van Luik en van Namen.

Hoe dit ook zij, het is juist dat de toestand op de as tussen de Basiliek van Koekelberg en het klaverblad van Groot-Bijgaarden verbeterd dient te worden. De diensten van Openbare Werken bestuderen thans het probleem. Men moet zich nochtans hoeden voor al te snel getroffen conclusies. Immers de oplossing die erin zou bestaan een tunnel te bouwen onder ieder kruispunt van de Keizer Karellaan, is niet noodzakelijk de beste, hoewel dat op het eerste gezicht zo voorkomt. Men mag immers met het oog op een verbetering hogerop geen gelijkvloerse stremmingen en verkeersopstoppingen, zoals aan de Madouplaats, de Wetstraat en de Belliardstraat meer veroorzaken.

In ieder geval, zodra het Bestuur der Wegen de voorafgaande studies zal beëindigd hebben, zullen de voorgestelde oplossingen met het oog op het verkrijgen van de bouwvergunning aan het Brusselse Gewest voorgelegd worden.

Pas nadat de bouwvergunning is verkregen kan de aanbesteding uitgeschreven worden, althans voor zover voldoende kredieten op de begroting ingeschreven staan, wat thans zeker niet het geval is, te meer daar er in het Brusselse andere werken dienen uitgevoerd te worden,

nombre de véhicules devant emprunter le tunnel. Le Fonds des Routes devra-t-il intervenir au cas où le nombre de véhicules ne serait pas atteint?

Le Ministre répond que les prévisions inscrites dans les documents d'adjudication et dans le contrat du tunnel du Liefkenshoek ne sont données qu'à titre d'information et ne contiennent aucune obligation pour l'Etat ou le Fonds des Routes.

4) Région du Rupel

M. Cauwenberghs demande où en est le désenclavement du nord de la région du Rupel.

Le Ministre fait savoir que les plans pour la liaison à la A12 sont en cours d'élaboration. L'arrêté royal pour les expropriations est pris et les expropriations sont en cours.

Cette phase comporte l'aménagement de la partie située entre le zoning industriel et la «Potaardestraat».

La liaison avec l'A12 peut alors se faire provisoirement par la «'s Herenbaan».

b) Brabant

1) Bruxelles: axe Basilique de Koekelberg — échangeur de Grand-Bigard

Le rapporteur rappelle que le Ministre avait acté en automne 1985 qu'il était inacceptable que le petit ring se termine avant les feux de signalisation des avenues Bossart et Sermont. Le tunnel a été prolongé jusqu'au-delà de la Basilique. Ce tunnel se termine donc maintenant avant de nouveaux feux de circulation.

N'est-il pas indiqué de prolonger le tunnel jusqu'à la liaison avec le grand ring, de telle sorte qu'un trafic fluide puisse être possible sur tout le petit ring dans la direction Nord et sans aucun feu tricolore? Actuellement et à de nombreuses reprises, il se forme à la sortie du tunnel de grandes files qui se prolongent à l'intérieur du tunnel même et qui sont inconfortables pour les automobilistes.

Le Ministre reconnaît que le tunnel ouvert à la circulation en 1986 n'a pas résolu tous les problèmes de trafic sur cet important axe de pénétration vers Bruxelles. Des problèmes similaires existent toutefois à l'aboutissement d'autres autoroutes, telles que celles en provenance de Liège et de Namur.

Quoi qu'il en soit, il est exact que la situation sur l'axe entre la Basilique de Koekelberg et l'échangeur de Grand-Bigard mérite d'être améliorée. Les services des Travaux publics étudient actuellement le problème. Il faut toutefois se garder de tirer des conclusions hâtives. En effet, la solution qui consisterait à construire des tunnels sous chaque carrefour de l'avenue Charles-Quint, n'est pas nécessairement la meilleure même si elle peut le paraître à première vue. Il ne faudrait pas en effet provoquer un engorgement encore plus grand du tunnel, et des embouteillages encore plus importants au niveau de la place Madou, de la rue de la Loi et de la rue Belliard, par suite de l'amélioration de la pénétration en amont.

De toute manière, lorsque l'Administration des routes aura terminé les études préalables, les solutions seront soumises à l'accord de la Région Bruxelloise en vue de l'obtention des permis de bâtir.

Ce n'est qu'après obtention du permis de bâtir que les adjudications pourraient être lancées pour autant bien entendu que des crédits suffisants soient inscrits au budget, ce qui est loin d'être le cas actuellement, d'autant plus qu'il y a d'autres travaux qui devraient être réalisés à Bruxelles

waarvan het spoedeisend karakter nog groter is, zoals de tunnel Belliard-Kortenbergh (E. E. G. Complex) en de bovengrondse aanleg van de Leopold II-as.

2) Leopold II-laan

Mevrouw Goor-Eyben vraagt tegen welke datum de voltooiing van de werken aan de Leopold II-laan in uitzicht wordt gesteld. Waarin zal de aanleg van die verkeersas bestaan? Hoeveel zullen de werken kosten?

De Minister verklaart dat de voor de aanleg van het weggoppervlak gekozen materialen zijn:

- cementbetontegels 30/30/6 voor de voetpaden;
- betonbanden, behalve voor het vlak Rogierplein-IJzerplein (trottoirbanden van blauwe steen);
- rechthoekige geprefabriceerde straatkeien zonder schuine kant voor de aangrenzende wegstroken;
- porfierkeien voor de parkeerplaatsen;
- open asfalt voor de aanleg van de middenwegstroken (de eigenlijke laan).

De kostprijs van de aanleg mag voor het gedeelte tussen het Rogierplein en het Simonisplein op $\pm$ 300 miljoen F worden geraamd.

Inzake de inrichting van het Elisabethpark en het Heilig-Hartpark is het momenteel zeer moeilijk de kostprijs ervan te ramen, aangezien het door het Brusselse Gewest opgelegde onderzoek nog niet genoeg gevorderd is.

Anderzijds is de aanpassing van de omgeving van het kanaal afhankelijk van de door het Brusselse Gewest te nemen beslissing en van het al dan niet behouden van een bovengrondse tramlijn.

Inzake de aanpassing waarvoor een bouwvergunning werd toegekend, zij opgemerkt dat de aangelegde middenwegstroken 20 miljoen F kosten.

De kosten van de werken voor zijbanden en de voetpaden, die binnenkort zullen worden toegewezen, mogen op $\pm$ 45 miljoen F worden geraamd.

c) West-Vlaanderen

1) Autowegen A 18 en A 19

De rapporteur vraagt wanneer ze voltooid zullen zijn.

De Minister verwijst naar het antwoord dat hij aan de heer Colla heeft gegeven in verband met de verbindingen naar Calais en de tunnel onder het Kanaal (cfr *supra*: III, A, 2, b).

2) A 17

De rapporteur en de heer Vankeirsbilck vragen tegen welke datum de voltooiing van de autoweg A 17 tussen Doornik en Zeebrugge in uitzicht wordt gesteld.

De Minister maakt gewag van de politieke koehandel die aan de gang is omtrent de realisatie van het laatste vak van de autoweg A 17 (Dottenijs-Rollegem) en de expressweg Dottenijs - Armentières.

et dont le degré de priorité est encore plus grand, tels le tunnel Belliard-Cortenbergh (complexe C. E. E.) et le réaménagement en surface de l'axe Léopold II.

2) Axe Léopold II

Mme Goor-Eyben demande quand l'achèvement des travaux au Boulevard Léopold II est prévu. En quoi consistera l'aménagement de cet axe? Quel est le coût des travaux?

Le Ministre déclare que les matériaux retenus pour la réalisation de l'aménagement de surface sont les suivants:

- dalles de ciment 30/30/6 pour les trottoirs;
- bordures en béton, sauf pour le tronçon place Rogier-Yser (bordures en pierres bleues);
- pavés préfabriqués sans chanfrein de forme rectangulaire pour les voies riveraines;
- pavés de porphyre pour les parkings;
- asphalte ouvert pour les bandes de la voirie centrale (boulevard proprement dit).

Le coût des aménagements peut être estimé à $\pm$ 300 millions de F pour la partie entre la Place Rogier et la Place Simonis.

En ce qui concerne l'aménagement du Parc Elisabeth et du Parc du Sacré-Cœur, il est très difficile au stade actuel d'estimer le coût des aménagements, étant donné que les études commandées par la Région Bruxelloise ne sont pas encore suffisamment avancées.

D'autre part, les aménagements aux abords du canal sont tributaires de la décision à prendre par la Région et sont relatifs au maintien ou non d'une ligne de tramways en surface.

En ce qui concerne les aménagements pour lesquels un permis de bâtir est accordé, il y a lieu de noter que les voiries centrales réalisées ont un impact financier de 20 millions de F.

Le devis estimatif des latérales et des trottoirs, qui seront prochainement adjugés, peut être estimé à $\pm$ 45 millions de F.

c) Flandre occidentale

1) Autoroutes A 18 et A 19

Le rapporteur demande quand est prévu leur achèvement.

Le Ministre renvoie à la réponse faite à M. Colla, dans le cadre des liaisons vers Calais et le tunnel sous la Manche (cfr *supra*: III, A, 2, b).

2) A 17

Le rapporteur et M. Vankeirsbilck demandent quand est prévu l'achèvement de l'autoroute A 17 entre Tournai et Zeebrugge.

Le Ministre fait état du marchandage politique qui préside à la réalisation du dernier tronçon de l'autoroute A 17, (Dottignies-Rollegem) et de la route express Dottignies - Armentières.

De beslissing van de Vlaamse Executieve om het tracé van de weg Dottenijs-Armentières op het gewestplan Ieper-Poperinge te schrappen, heeft de Waalse Executieve ertoe gebracht de doortrekking van de A 17 autoweg op Waals grondgebied te weigeren.

De Minister acht de huidige toestand bedroevend, doch hij wijst erop dat hij ter zake niet bevoegd is, daar deze aangelegenheid onder de Gewesten thuishoort.

Het departement van Openbare Werken is bereid om, zodra de vereiste vergunningen zijn afgeleverd, alles in het werk te stellen om de onafgewerkte vakken van de autoweg A 17 en van de weg Dottenijs-Armentières binnen de kortst mogelijke tijd te laten voltooien.

3) N° 50: omleiding te Ingelmunster

De heer Vankeirsbilck informeert naar de stand van zaken.

De Minister antwoordt dat de voorstudie goedgekeurd is.

Het onteigeningsplan is opgesteld en voor beoordeling overgemaakt aan het Comité van Aankoop, zodat het vereiste koninklijk besluit normaliter in de eerst helft van 1987 kan worden uitgevaardigd. Pas daarna kan een aanvang gemaakt worden met de onteigeningen.

De aanleg van een riolering is door de gemeente Ingelmunster in uitzicht gesteld langs een gedeelte van de omleiding. Hiervoor moet de gemeente nog de principiële belofte van toelage krijgen.

Derhalve, en rekening houdend met de te realiseren onteigeningen, kan de verwezenlijking van de omlegging ten vroegste in het programma 1988 opgenomen worden.

4) Brug van Lichtervelde

De heer Vankeirsbilck vraagt hoever het staat met het dossier van de aanbesteding van januari 1986.

De Minister antwoordt dat de werken aanbesteed werden door de N. M. B. S. en dat de Tijdelijke Vereniging Ballast-Nedam Benelux en Ballast-Nedam Groep met een bedrag van 32 miljoen F de laagste inschrijver was.

De problemen i.v.m. de erkenning van die groep zijn opgelost.

Aangezien de werken niet opgenomen waren in het ten uitvoer gelegde programma 1986, werd het dossier niet door de Inspectie van Financiën geïnviseerd.

De werken zijn ingeschreven op het programma 1987, zodat mag worden verondersteld dat het dossier zeer binnenkort gedeblokkeerd zal worden en dat de werken nog in het voorjaar 1987 een aanvang kunnen nemen.

d) Luik

Autoweg A 27 Verviers-Prüm — Viaduct « Eau Rouge »

De rapporteur herinnert eraan dat de raad van bestuur van de Intercommunale E 5 de bouw van het viaduct « Eau Rouge » in 1981 aan een aannemer toegewezen had, doch dat daartegen verzet is aangetekend.

Hoever is het thans gesteld met dat vak van de autosnelweg en op hoeveel kan het verlies of de extrakosten geraamd worden welke uit die vertraging voor het departement Openbare Werken en voor de Belgische economie voortvloeien?

La décision de l'Exécutif Flamand de retirer du plan de secteur d'Ypres-Poperinge, le tracé de la route Dottignies-Armentières, a amené l'Exécutif Wallon à refuser l'autorisation de prolonger l'autoroute A 17 en territoire wallon.

Le Ministre trouve la situation actuelle aberrante, mais n'a aucun pouvoir en la matière, car ce problème est du ressort des Régions.

Le département des Travaux publics est prêt, dès que les autorisations nécessaires auront été accordées, à mettre tout en œuvre pour terminer les tronçons inachevés de l'autoroute A 17 et la route Dottignies-Armentières dans les plus brefs délais possibles.

3) N° 50: contournement d'Ingelmunster

M. Vankeirsbilck s'informe sur l'état d'avancement de ce dossier.

Le Ministre indique que l'étude préliminaire a été approuvée.

Le plan d'expropriation a été dressé et transmis à la Commission d'Achat pour évaluation afin de pouvoir sortir l'arrêté royal requis dans la première moitié de 1987. Ce n'est qu'après ceci que les expropriations pourront être entamées.

La construction d'un système d'égouts est prévue par la Commune d'Ingelmunster le long d'une partie de la déviation. Pour cela, la Commune doit encore obtenir une promesse.

Dans ces conditions et tenant compte des expropriations à réaliser, la construction de la déviation ne peut être prise en considération avant 1988.

4) Pont de Lichtervelde

M. Vankeirsbilck demande où en est le dossier de l'adjudication de janvier 1986.

Le Ministre répond que les travaux ont été mis en adjudication par la S. N. C. B. Le plus bas soumissionnaire est l'Association Momentanée Ballast-Neerdam-Benelux et Ballast-Neerdam-Groep pour un montant de 32 millions de F.

Les problèmes qui se sont posés en ce qui concerne ce groupe ont été résolus.

Etant donné que ces travaux n'étaient pas repris au programme physique de 1986, le dossier n'a pas été visé par l'Inspection des Finances.

Les travaux sont inscrits au programme 1987, de sorte que l'on peut supposer que le dossier sera bientôt débloqué et que les travaux commenceront au printemps 1987.

d) Liège

Autoroute A27 Verviers-Prüm — Viaduc de l'Eau Rouge

Le rapporteur rappelle qu'en 1981, le Conseil d'Administration de l'Intercommunale E5 a attribué la construction du viaduc de l'Eau Rouge à un entrepreneur; cette procédure a néanmoins été contestée.

A quel stade est actuellement la section de cette autoroute et à combien peuvent être estimées la perte ou les dépenses supplémentaires occasionnées par ce retard, subies par le Département des Travaux Publics et l'économie belge?

De Minister antwoordt dat naar aanleiding van de in 1980 gehouden openbare aanbesteding 18 offertes ingediend werden, waarvan de laagste betrekking had op een door S.B.B.M. voorgestelde betonboog voor een bedrag van 628 miljoen F. De jury, die tot opdracht had de offertes te rangschikken volgens verschillende criteria, kende de eerste plaats toe aan de door WEGEBO voorgestelde tuikabelbrug (635 miljoen F), gevolgd door een tweede tuikabelbrug voorgesteld door T.R.T.-FRANKI (764 miljoen F) en op de derde plaats een stalen boogbrug, voorgesteld door Moens (647 miljoen F).

Ingevolge de reactie van de vertegenwoordigers van Malmédy in de raad van bestuur van de Intercommunale vereniging E 5, werden de tuikabelbruggen uitgesloten als zijnde onesthetisch in dit landelijk gebied.

De Raad van bestuur van de Intercommunale Vereniging E 5 overwoog dan ook om het door Moens ingediende ontwerp goed te keuren, op voorwaarde dat een bouwvergunning werd verleend en de budgettaire vastlegging in 1981 kon gebeuren.

Op 16 december 1981 besloot de Intercommunale Vereniging E5 om geen gunstig gevolg te geven aan de offerte-aanvraag en om met de firma Moens een onderhandse overeenkomst te sluiten om te voorkomen dat de andere geweerde kandidaten beroep zouden aantekenen.

Op 31 december 1981 werd de Intercommunale Vereniging ontbonden en het Wegenfonds nam het dossier over; het was van oordeel dat:

- er onzekerheden bleven bestaan met betrekking tot het overnemen van de horizontale krachten door de funderingsgrondslag;

- er enig voorbehoud werd gemaakt betreffende de esthetische waarde van het door Moens ingediende ontwerp van het type « spoorbrug met vakwerkboog ».

Daarom heeft het Wegenfonds op voorstel van de Minister, een technisch en esthetisch beter verantwoorde oplossing (ontwerp Van de Vloet) in overweging genomen, waaraan verschillende aannemers die bij de vroegere offerte-aanvraag waren betrokken, waaronder de firma Moens, zouden medewerken.

De kostprijs van dat ontwerp was te hoog en op 23 juli 1982 werd het principe van een onderhandse overeenkomst door het M.C.E.S.C. verworpen.

Het Ministerie van Openbare Werken heeft zijn administratie derhalve gevraagd om een openbare aanbesteding uit te schrijven op basis van twee voorstellen waarop tot op heden geen fundamentele kritiek werd uitgeoefend: een stalen portaalboog (type Greisch) en een ontwerp met een gemengde staalbeton ligger met variabele inertie (type Van de Vloet).

Er zijn dan moeilijkheden ontstaan doordat de N.V. BAGECI, die in 1980 ook had ingeschreven, eigendomsrechten heeft doen gelden op het ontwerp Greisch en doordat de Waalse Executieve op 4 oktober 1983 besloot alleen een bouwvergunning te zullen afgeven voor een ontwerp van het type portaalbrug. Bovendien heeft een gedeelte van de administratie (Bruggenbureau) bedenkingen gemaakt betreffende het samengaan van ontwerpen met horizontale druk (type Greisch) en de funderingsbodem die niet van te beste soort blijkt te zijn.

Op 12 december 1984 werd de administratie geraadpleegd m.b.t. het principe van een ophoging op de plaats waar de viaduct moet komen. Terzelfdertijd werd op 8

Le Ministre répond que l'appel d'offres général de 1980 a conduit à la remise de 18 offres dont la plus basse était un arc de béton proposé par S.B.B.M. pour un montant de 628 millions. Le jury, qui avait pour mission de classer les offres en fonction des différents critères, classa en première position le pont à haubans WEGFBO (635 millions de F), suivi par un deuxième pont à haubans T.R.T.-FRANKI (764 millions de F) et en troisième position un arc métallique Moens (647 millions de F).

A la suite de la réaction des représentants de Malmédy au Conseil d'Administration de l'E5, les ponts à haubans furent exclus, parce que considérés inesthétiques dans ce site rural.

Le Conseil d'Administration de l'E5 envisagea dès lors d'approuver le projet Moens sous réserve que le permis de bâtir soit accordé et que l'engagement budgétaire puisse se faire en 1981.

Le 16 décembre 1981, l'Intercommunale E5 décida de ne pas donner suite à l'appel d'offres et de passer un gré à gré avec Moens pour éviter tout recours des autres candidats évincés.

L'Intercommunale a été dissoute le 31 décembre 1981 et le Fonds des Routes a repris le dossier et a jugé que:

- des incertitudes subsistaient en matière de reprise des efforts horizontaux par le sol de fondation;

- certaines réticences ont été émises concernant la valeur esthétique du projet Moens, jugé de type « Treillis du chemin de fer ».

C'est pourquoi, sur la proposition du Ministre, le Fonds des Routes a envisagé une solution plus admissible techniquement et esthétiquement (projet Van de Vloet) avec la participation de plusieurs entrepreneurs impliqués dans l'ancien appel d'offres, dont la firme Moens.

Cette proposition a abouti à un prix trop élevé de l'ouvrage et le principe d'un gré à gré a été rejeté par le C.M.C.E.S. en date du 23 juillet 1982.

Le Ministre des Travaux publics a alors demandé à son administration de procéder à l'adjudication publique suivant deux hypothèses n'ayant pas, à ce jour, subi de critiques fondamentales: un arc-béquille métallique (type Greisch) et une poutre mixte acier-béton à inertie variable (type Van de Vloet).

Des difficultés sont alors survenues du fait que la S.A. BAGECI, ancien soumissionnaire de l'appel d'offres de 1980, a invoqué la propriété du projet Greisch et du fait que l'Exécutif wallon, le 4 octobre 1983, n'envisageait d'accorder le permis de bâtir qu'au projet type arc-béquille. En outre, une partie de l'administration (Bureau des Ponts) émet des réticences sur la compatibilité entre des projets à poussée horizontale (type Greisch) et le sol de fondation qui s'avère ne pas être des meilleurs.

Le 12 décembre 1984, l'administration a été consultée sur le principe de la réalisation d'un remblai en lieu et place du viaduc. En parallèle, une dernière tentative (8 mars

maart 1985 een laatste poging gedaan om een brug voor te stellen waarbij vooraf het advies zou worden gevraagd van het Bestuur voor de Stedehouwerij betreffende vier door de administratie van Openbare Werken ingediende ontwerpen van het type met verticale reactie.

Op 26 juni 1985 heeft het Waalse Gewest dit voorstel afgewezen met als reden dat geen enkel van de vier ontwerpen paste in het landschap en het bleef op zijn standpunt van 1983 wat betreft een portaalbrug van het type Greisch.

Om uit het slop te geraken werd op 3 februari 1986 een vergadering gehouden in het « Palais provincial de Liège », waarbij alle betrokken partijen aanwezig waren en daar werd een ruime consensus bereikt m.b.t. de voorgestelde ophoging.

De administratie van Openbare Werken heeft dan op 14 maart 1986 een zesde aan de bouwvergunning voorafgaand advies gevraagd, gevolgd door een eigenlijke bouw-aanvraag op 3 juli 1986 voor de voorgestelde ophoging.

Tot op heden heeft het Waalse Gewest nog niet geantwoord.

Wat de verliezen ingevolge die vertragingen betreft :

— Openbare Werken heeft eigenlijk geen verliezen geleden, want het daartoe bestemde geld werd aan andere dringende werken besteed;

— het standpunt van de weggebruiker en de kostprijs voor de Belgische en de Europese economie in het algemeen kunnen *grosso modo* als volgt worden geëvalueerd :

er wordt gesteld dat, na voltooiing van de A27, ongeveer 1/4 tot 1/3 van het huidige verkeer te Eynatten gebruik zal maken van de vroegere A27 (E42). Het betreft in feite het grensoverschrijdende verkeer tussen België, Nederland en Zuid-Duitsland (streek van Frankfurt). Voornoemde weggebruikers zullen de gevolgde reisweg kunnen inkorten met 30 km, wat neerkomt op $\pm 11\,700$ voertuigen per dag $\times 0,25 \times 30 \text{ km} \times 15 \text{ F/km} \times 365 = 480$ miljoen F per jaar.

Er zij echter op gewezen dat, als men een volledige balans wil opmaken, voormeld voordeel voor de weggebruikers moet worden verminderd met de overeenkomstige investeringsafschrijvingen en de kosten voor het onderhoud van die autosnelweg.

e) Limburg :

1) Noord-Zuidverbinding :

De heer Sauwens vraagt naar de stand en de vooruitzichten van de Noord-Zuidverbinding in Limburg.

De Minister antwoordt het volgende :

— vak Neerpelt-Overpelt (complex 01 ten noorden van het Kanaal tot 05 te Overpelt) werd in dienst gesteld eind 1981;

— vak Nederlandse grens tot complex 01 te Neerpelt-Grote Heide werd in dienst gesteld eind 1983;

— vak Overpelt tot aan de Lindelse Baan (verbindingsweg Eksel-Overpelt) werd op een rijbaan (2 rijstroken) in dienst gesteld eind 1986.

— Vooruitzichten :

1^o verbinding Lindelse Baan tot RW 74 (ex 15) ten zuiden van Hechtel. Basisplan is klaar en de voorstudie is aan de gang. De verbinding wordt bestudeerd voor een weg met 2 rijstroken. Voorziening op een programma is afhan-

1985) a été effectuée en direction d'une solution « pont » en demandant qu'un avis préalable soit introduit auprès de l'Urbanisme pour 4 projets à réactions verticales présentés par l'administration des Travaux publics.

Le 26 juin 1985, la Région wallonne a refusé en invoquant qu'aucun de ces quatre projets ne s'intégrait dans le site et qu'elle maintenait sa position de 1983 en faveur d'un projet arc-béquille type Greisch.

Le 3 février 1986, pour sortir de l'ornière, une réunion au Palais provincial de Liège, en présence de tous les intéressés, a permis de dégager un large consensus en faveur du remblai.

L'administration des Travaux publics a dès lors introduit une sixième demande d'avis préalable de permis de bâtir le 14 mars 1986, suivie d'une demande proprement dite le 3 juillet 1986 pour une solution remblai.

A ce jour, aucune réponse n'est parvenue de la Région wallonne.

En ce qui concerne les pertes consécutives à ces retards :

— il n'y en a pas à proprement parler pour les Travaux publics puisque les budgets correspondants ont pu être affectés à d'autres tâches urgentes;

— le point de vue de l'usager et le coût pour l'économie belge et européenne en général peuvent être grossièrement évalués comme suit :

on considère que lorsque l'autoroute A27 sera achevée, de l'ordre de un quart à un tiers du trafic actuellement enregistré à Eynatten sera dérivé vers l'ex A27 (E42). Il s'agit en fait des échanges entre la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne du sud (région de Francfort). Ces usagers auront une réduction de parcours d'environ 30 km, soit $\pm 11\,700$ véhicules par jour $\times 0,25 \times 30 \text{ km} \times 15 \text{ F/km} \times 365 = 480$ millions de F par an.

Pour établir un bilan global de la situation, il faut néanmoins diminuer cet avantage procuré aux usagers des coûts correspondants à l'amortissement des investissements et à l'entretien de cette autoroute.

e) Limbourg :

1) Liaison Nord-Sud :

M. Sauwens demande où en sont les travaux et quelles sont les prévisions.

Le Ministre fournit la réponse suivante :

— le tronçon Neerpelt-Overpelt (complexe 01 au nord du Canal jusqu'à 05 à Overpelt) a été mis en service fin 1981;

— le tronçon entre la frontière des Pays-Bas et le complexe 01 à Neerpelt-Grote Heide a été mis en service fin 1983;

— le tronçon entre Overpelt et le Lindelse Baan (liaison routière Eksel-Overpelt) a été mis en service sur une voie (2 bandes de circulation) fin 1986.

— Prévisions :

1^o liaison Lindelse Baan-RN74 (ex 15) au sud de Hechtel : le plan de base est prêt et la pré-étude est en cours. La liaison pour une route à deux voies est à l'étude. Les prévisions au programme dépendent du permis de bâtir qui

kelijk van de bouwvergunning, die reeds geruime tijd werd aangevraagd doch tot op heden nog niet werd ontvangen;

2° omleiding van Houthalen: de voorstudie is aan de gang (vertrekkend op de RW 74 (ex 15) ten noorden van Helchteren rond Houthalen en aansluitend op de RW 74 (ex 15) op de omleiding van Zonhoven).

2) Spoorbrug van de rijksweg te Bilzen

De heer Sauwens informeert naar de stand van zaken.

De Minister antwoordt dat ingevolge een overeenkomst tussen Openbare Werken en de N.M.B.S. deze werken worden uitgevoerd door de N.M.B.S. en dienen te worden ingeschreven op de begroting van deze laatste. Dit dossier valt dus niet meer onder de bevoegdheid van de Minister van Openbare Werken.

3) Aansluitingswegen aan de brug over het Albertkanaal te Godsheide

De heer Sauwens informeert naar de stand van zaken.

De Minister antwoordt dat de Vlaamse Executieve in verband met deze werken onlangs een bouwvergunning heeft afgeleverd voor aansluitingswegen op Hasselts grondgebied naar de oude rijksweg Hasselt-Genk.

Op het ten uitvoer gelegde programma 1987 werd een bedrag ingeschreven van 79 miljoen F.

De werken zullen waarschijnlijk kunnen aanvangen na de jaarlijkse vakanties.

4. Fietspaden

De heer Vankeirsbilck informeert naar de in 1985 en 1986 door het Ministerie van Openbare Werken per provincie en per gewest uitgevoerde werken inzake de fietspaden.

Wat is het algemeen beleid van Openbare Werken inzake fietspaden?

De Minister verstrekt de volgende uitleg:

1° Door het Ministerie van Openbare Werken werden volgende fietspaden in 1985 en 1986 uitgevoerd en in dienst gesteld:

Brussel-Hoofdstad:

1985:

Brussel — Kleine Ring (R20) ter hoogte van de Halle-poort;

Anderlecht — Industrielaan (N268) van de Kleine Eilandstraat tot de Arbeidsstraat;

Watermaal-Bosvoorde — Terhulpensteeweg (N275) tussen Van Becelaerelaan en Middelburgstraat;

Anderlecht — Doorsteek Maria Groeninckx-de Meylaan (Peterbos) (N290);

Anderlecht — langs Kanaal Brussel-Charleroi: tussen de Marchandbrug en de Walcourtstraat (ontdubbeling N6);

Anderlecht — Leemanslaan (N220) tussen de Bergensesteenweg en de Lenniksebaan.

1986:

Anderlecht — Industrielaan (N265) tussen de Arbeidsstraat en de toegang tot de Ring R0;

Evere — gedeelte van de H. Dunantlaan (ontdubbeling N2);

a été demandé depuis un certain temps mais qui n'a pas encore été obtenu;

2° le contournement de Houthalen: la procédure est en cours (au départ de la RN74 (ex 15) au nord de Helchteren contournant Houthalen et rejoignant la RN74 (ex 15) sur le contournement de Zonhoven).

2) Pont ferroviaire au-dessus de la route d'Etat à Bilzen

M. Sauwens désire connaître l'état du dossier.

Le Ministre indique que, suite à la convention entre les Travaux publics et la S.N.C.B., ces travaux sont exécutés par la S.N.C.B. et doivent être inscrits au budget de cette dernière. Ce dossier ne relève donc plus de la compétence du Ministre des Travaux publics.

3) Liaison routière au pont sur le canal Albert à Godsheide

M. Sauwens désire connaître l'état du dossier.

Le Ministre communique qu'un permis de bâtir a été délivré tout récemment par l'Exécutif flamand pour la liaison routière sur le territoire de Hasselt vers l'ancienne route nationale Hasselt-Genk.

Au programme physique de 1987, un montant de 79 millions de F a été inscrit.

Les travaux débiteront probablement après les congés payés.

4. Pistes cyclables

M. Vankeirsbilck désire savoir quelles sont les réalisations effectuées par le Ministère des Travaux publics en 1985 et 1986, par province et par région?

Quelle est la politique générale des Travaux publics en matière de pistes cyclables?

Le Ministre communique les informations suivantes:

1° Les pistes cyclables réalisées et ouvertes à la circulation par les services du Ministère des Travaux publics en 1985 et 1986 sont:

Bruxelles-Capitale:

1985:

Bruxelles — Petit Ring (R20) à hauteur de la porte de Hal;

Anderlecht — Avenue de l'Industrie (N268) de la rue de la Petite Ile à la rue du Travail;

Watermaal-Boitsfort — Chaussée de la Hulpe (N275) entre l'avenue Van Becelaere et la rue Middelbourg;

Anderlecht — Maria Groeninckx - avenue de Mey (Parc Peterbos) (N290);

Anderlecht — le long du canal Bruxelles-Charleroi: entre le pont Marchand et la rue Walcourt (dédouplement N6);

Anderlecht — Avenue Leeman entre la chaussée de Mons et l'avenue de Lennik.

1986:

Anderlecht — Avenue de l'Industrie (N265) entre la rue du Travail et l'accès au ring R0;

Evere — partie de l'avenue H. Dunant (dédouplement N2);

Anderlecht — Kruispunt Veeweyde (N3 en N282) aansluiting van verschillende fietspaden;

Oudergem — Hermann-Debrouxlaan en laterale wegen van de stedelijke uitlopen van de E411 (N210 en N4).

Provincie Luik :

1985 :

Rijksweg 3 Awans — 5 km;

Rijksweg 41 Modave — 500 meter.

1986 :

Rijksweg 80 Moxhe — 3 km;

Rijksweg 652 Wasseiges — 3 km.

Waals-Brabant :

1985 :

N5 vak Ways-Baisy-Thy : 2,7 km;

N7 Bierk : 2,9 km;

N297 vak Ways-Bousval : 3,4 km;

N275 Villers-La-Ville : 0,6 km.

1986 :

N4 vak Corbais-Walhain : 4,5 km;

N93 vak Thines-Houtain Le Val : 2,95 km;

Geldenaken (op de buiten dienst gestelde spoorlijn N.M.B.S.) : 9,2 km.

Provincie Henegouwen :

1985 :

Fietspaden 1^{ste} district (rijksweg 392);

N90 fietspad tussen Binche en Bergen ($\pm$ 4 km).

1986 :

Fietspaden 1^{ste} district (rijksweg N58 - N392);

N90 fietspad tussen Binche en Bergen ($\pm$ 1,6 km);

N56 fietspad Lens-Brugelette-Aat;

Fietspaden, district 511 (Doornik) rijksweg 850.

Provincie Namen :

1985 :

Rijksweg 93 herstelling van het wegdek en aanleg van fietspaden tussen km 21350 en km 24450 (6200 m);

N949 Rochefort-Ciney — verbetering tussen rijksweg 929 en Haid (3500 m);

Rijksweg 90 vak Mornimont-Moustier — verbreding tot vier rijstroken tussen km 5000 en km 8750 (7500 m).

1986 :

Rijksweg 91 fietspaden te Waret-La-Chaussée (3000 m);

Anderlecht — carrefour Veeweyde (N3 et N282) liaison avec différentes pistes cyclables;

Auderghem — avenue Hermann Debroux et les allées latérales de l'E411 (N210 et N4).

Province de Liège :

1985 :

RN3 Awans — 5 km;

RN41 Modave — 500 mètres.

1986 :

RN80 Moxhe — 3 km;

RN652 Wasseiges — 3 km.

Brabant Wallon :

1985 :

N5 section Ways-Baisy-Thy : 2,7 km;

N7 Bierghes : 2,9 km;

N297 section Ways-Bousval : 3,4 km;

N275 Villers-La-Ville : 0,6 km.

1986 :

N4 section Corbais-Walhain : 4,5 km;

N93 section Thines-Houtain Le Val : 2,95 km;

Jodoigne (sur ligne S.N.C.B. désaffectée) : 9,2 km.

Province du Hainaut :

1985 :

Pistes 1^{er} district (RN392);

N90 piste entre Binche et Mons ($\pm$ 4 km).

1986 :

Pistes 1^{er} district (RN58 - N392);

N90 piste entre Binche et Mons ($\pm$ 1,6 km);

N56 piste Lens-Brugelette-Ath;

Pistes district 511 (Tournai) RN850.

Province de Namur :

1985 :

RN93 réfection du revêtement et construction de pistes cyclables entre les cumulées 21350 et 24450 (6200 m);

N949 Rochefort-Ciney — amélioration entre la RN929 et Haid (3500 m);

RN90 section Mornimont-Moustier — mise à 4 bandes de circulation entre les cumulées 5000 et 8750 (7500 m).

1986 :

RN91 pistes cyclables à Waret-La-Chaussée (3000 m);

N91 vak Namen-Leuven — inrichting van het kruispunt genaamd «carrefour Collin» en aanleg van fietspaden (1 600 m);

Namen N954 avenue de la Vecquée — aanleg van bermen (1 600 m).

Provincie Luxemburg:

1985: nihil.

1986:

N81 2 000 m — Aarlen-Weyler;

N828 320 m — Bouillon;

Weris-Heyd — 4 640 m langs gemeentewegen.

Vlaams-Brabant:

1985:

R22 Woluwelaan te Machelen — 917 m;

R22 Woluwelaan te Vilvoorde — 873 m;

R26 Ring om Diest te Diest — 29 m;

N1 Brussel-Antwerpen te Vilvoorde — 50 m;

N1 Brussel-Antwerpen te Zemst — 428 m;

N6 Brussel-Bergen te St. Pieters-Leeuw — 209 m.

Provincie West-Vlaanderen:

1985:

N71 te Zuienkerke;

N71 te Blankenberge en Uitkerke;

N759 Knokke-Heist;

RW68 te Beernem;

RW308 Ingooigem-Anzegem.

1986:

RW57 Diksmuide (Esen) en Zarren;

RW304 vak Poperinge-Reningelst te Poperinge;

N50 (oud nr 71) — Bellegem.

Provincie Antwerpen:

1985 en 1986:

N712 Mol-Lommel. Toeristisch fietspad te Postel;
R12 vak van de kleine ring van Mechelen tussen N15 en N1;

N115 Eethuisstraat in het vak Merksem-Schoten;

N117 Handelslei te St. Job in 't Goor;

N113 Kopsche steenweg te Brasschaat;

N120 Merksembaan te Deurne en Wijnegem;

N131 St. Lenaerts-Rijkevorsel. Fietspad langs het kanaal Dessel-Schoten;

N124 Turnhout-Merksplas 1^{ste} deel.

N91 section Namur-Louvain — aménagement du carrefour Collin et construction de pistes cyclables (1 600 m);

Namur N954 avenue de la Vecquée — aménagement d'accotements (1 600 m).

Province du Luxembourg:

1985: néant.

1986:

N81 2 000 m — Arlon-Weyler;

N828 320 m — Bouillon;

Weris-Heid — 4 640 m le long de chemins communaux.

Brabant flamand:

1985:

RN22 Boulevard de la Woluwe à Machelen — 917 m;

RN22 Boulevard de la Woluwe à Vilvorde — 873 m;

RN26 Ring Diest 29 m;

RN1 Bruxelles-Anvers à Vilvorde — 50 m;

RN1 Bruxelles-Anvers à Zemst — 428 m;

RN6 Bruxelles-Mons à Leeuw-St-Pierre — 209 m.

Province de Flandre occidentale:

1985:

RN71 Zuienkerke;

RN71 Blankenberge et Uitkerke;

RN759 Knokke-Heist;

RN68 Beernem;

RN308 Ingooigem-Anzegem.

1986:

RN57 Dixmude et Zarren;

RN304 Poperinge;

RN50 Bellegem.

Province d'Anvers:

1985 et 1986:

RN712 Mol-Lommel. Piste cyclable touristique à Postel;
R12 tronçon du petit ring de Malines entre N15 et N1;

RN115 Eethuisstraat dans le tronçon Merksem-Schoten;

RN117 Avenue du Commerce à St. Job-in-'t Goor;

RN113 Chaussée Kopsche à Brasschaat;

RN120 Avenue de Merksem à Deurne et Wijnegem;

RN131 St. Lenaerts-Rijkevorsel. Piste cyclable le long du canal Dessel-Schoten;

RN124 Turnhout-Merksplas.

Provincie Limburg :

1985 :

N17 - N459 Lanaken - 900 m;
 N17 - N459 Lanaken - 400 m;
 N2 Bilzen - Waltwilder;
 N745 (445) Bilzen-Spouwen - 3,8 km. Omgelegde Lindelsebaan Overpelt - 2,4 km;
 N723 Genk-As - 1^{ste} deel. Vak Centrum - Atheneum;
 N75 Genk - Dilsen. Vak Centrum - Oosterring - 0,7 km;
 N 48 Genk-Diepenbeek - omgeving Bosdel 2 km.

1986 :

N 539 - Hasselt-Diepenbeek - 3,2 km, vak Grote Ring Hasselt - LUC;
 N450 Opplabbeek - Meeuwen - 6,9 km;
 N30 Opplabbeek - 300 m;
 N30 As - 1 km;
 N48 Diepenbeek - 400 m;
 N72 (21) Beringen-Beverlo 0,8 km;
 N614 Tongeren - Crisnée - 3 km;
 N 539 Hasselt - Genk;
 N2 Maastrichtersteenweg Hasselt 1,2 km;
 N241 Ham - Heppen - 3,5 km;
 N25 Kermt-Lummen - 4,8 km;
 N754 Herk-de-Stad - Stevoort - 13 km;
 N18 Tongeren - Borgloon - 1,6 km.

2^o Het algemeen beleid van het Ministerie van Openbare Werken inzake fietspaden kan als volgt worden samengevat. Elk jaar wordt wordt een bedrag, dat schommelt tussen 400 en 500 miljoen F, uitgetrokken voor de aanleg van fietspaden. Dat bedrag wordt over alle diensten verdeeld overeenkomstig de behoeften. De behoeften zijn duidelijk groter in Vlaanderen dan in Wallonië, waar minder gebruik wordt gemaakt van de fiets dan in het noorden van het land.

Bovendien zijn de toegewezen bedragen tevens afhankelijk van de feitelijke mogelijkheden inzake de aanleg van fietspaden: beschikbare ruimte, omvang en kosten van de onteigeningen. Uit dat oogpunt zijn de omstandigheden eveneens ongunstiger in Wallonië dan in Vlaanderen wegens het heuvelachtiger bodemrelief (ontbreken van voldoende brede bermten langs alle wegen tegen berghellingen).

5. Opmerkingen van het Rekenhof
 (Onderschatting van de onderhoudskredieten van het Wegenfonds)

In zijn brief van 29 oktober 1986 m.b.t. de drukproef van de ontwerp-begroting heeft het Rekenhof volgende opmerkingen gemaakt:

«Hoewel het begrotingsontwerp van het Wegenfonds voor 1986 geen artikelen met de vermelding "niet-limitatief krediet" meer bevat, werd bij die terugkeer naar budgettaire orthodoxie geen rekening gehouden met de financiële behoeften van de instelling.

De artikelen 524.01 en 524.02 van het ontwerp werden immers onderschat, vermits de per 30 september 1986 aangerekende uitgaven ver boven het uitgetrokken krediet liggen. Bovendien wordt artikel 560.03 pro-memorie opgenomen, hoewel daarop de belangrijke regularisaties bij toepassing van artikel 19 van de beschikkende tekst van het ontwerp moeten aangerekend worden.

Province du Limbourg :

1985 :

N17 - N459 Lanaken - 900 m;
 N17 - N459 Lanaken - 400 m;
 N2 Bilzen - Waltwilder;
 N745 (445) Bilzen-Spouwen - 3,8 km. Overpelt Lindelsebaan 2,4 km;
 N723 Genk-As tronçon centre Athénée 3,6 km;
 N75 Genk - Dilsen tronçon centre Ring Est 0,7 km;
 N 48 Genk-Diepenbeek 2 km (environs Bosdel).

1986 :

N 539 - Hasselt-Diepenbeek - Section grand Ring 3,2 km;
 N450 Opplabbeek - Meeuwen - 6,9 km;
 N30 Opplabbeek - 300 m;
 N30 As - 1 km;
 N48 Diepenbeek - 400 m;
 N72 Beringen-Beverlo 0,8 km;
 N614 Tongeren - Crisnée - 3 km;
 N 539 Hasselt - Genk;
 N2 chaussée de Maastricht-Hasselt 1,2 km;
 N241 Ham - Heppen - 3,5 km;
 N25 Kermt-Lummen - 4,8 km;
 N754 Herk-de-Stad - Stevoort - 13 km;
 N18 Tongres - Borgloon - 1,6 km.

2^o La politique générale poursuivie par le Ministère des Travaux publics en matière de pistes cyclables est la suivante: chaque année, un montant variant de 400 à 500 millions de F est réservé à la réalisation de pistes cyclables. Ce montant annuel est réparti entre tous les services en fonction des besoins. Ceux-ci sont nettement plus grands en Flandre qu'en Wallonie où l'usage de la bicyclette est moins généralisé que dans le Nord du Pays.

De plus, les montants attribués sont également fonction des possibilités matérielles de réalisation des pistes cyclables: place disponible, volume et coût des expropriations. De ce point de vue également, les conditions sont plus difficiles en Wallonie qu'en Flandre par suite du relief plus accidenté (absence d'accotements suffisants le long de toutes les routes situées à flancs de coteaux).

5. Observations de la Cour des comptes
 (Sous-estimation des crédits d'entretien du Fonds des Routes)

Dans sa lettre du 29 octobre 1986, relative à l'épreuve d'imprimerie du projet de budget, la Cour des comptes communique les observations suivantes:

«Si le projet du budget du Fonds des Routes pour 1986 ne contient plus d'articles avec la mention "crédit non limitatif", ce retour à l'orthodoxie budgétaire a été opéré sans tenir compte des besoins financiers de l'organisme.

En effet, les articles 524.01 et 524.02 du projet présentent des sous-estimations de crédits, puisqu'à la date du 30 septembre 1986 les dépenses imputées étaient largement supérieures aux montants des crédits prévus. En outre l'article 560.03 est inscrit pour mémoire alors qu'il devrait enregistrer les régularisations importantes découlant de l'application de l'article 19 du dispositif du projet.

Anderdeels had het Hof reeds bij brief van 26 februari 1986, naar aanleiding van het onderzoek van de ontwerp-aanpassing van de begroting 1985, de aandacht van het Parlement gevestigd op de ontoereikendheid van de kredieten van de artikelen 536.01 (onderhoud en beheer van het autosnelwegen- en wegnnet van de Staat) en 536.02 (kosten, met betrekking tot de exploitatie, het onderhoud en het beheer van de elektrische en elektro-mechanische installaties die het Bestuur voor elektriciteit en elektro-mechanica op de autosnelwegen en wegen van de Staat opgericht heeft). Het onderzoek van het begrotingsontwerp van het Wegenfonds voor het jaar 1986 wijst op het uitblijven van enigerlei maatregel om die toestand te verhelpen.»

Bij brief van 24 december 1986 betreffende het definitieve begrotingsontwerp voegt het Rekenhof daar nog de volgende opmerkingen aan toe:

«1. De kredieten van de artikelen 534.03 en 560.08 van de ontwerp-begroting van het Wegenfonds werden geraamd zonder rekening te houden met de werkelijke financiële behoeften van de instelling.

Voor artikel 534.03, waarvoor een krediet van 10 000 F uitgetrokken is, bereiken de tot 11 december 1986 aangerekende uitgaven 321 127 F; daarop dient nog een bijkomende last van 241 548 164 F geboekt te worden die voortvloeit uit de uitvoering van artikel 18 van het wetsontwerp houdende de begroting.

Voor artikel 560.08, dat voorziet in een krediet van 70 000 000 F, bedragen de aanrekeningen op dezelfde datum 93 115 281 F; bovendien moeten daarop nog uitgaven voor een bedrag van 44 537 369 F geboekt worden als gevolg van de schrapping van artikel 590.08 in de als gevolg van de schrapping van artikel 590.08 in de definitieve proef van de ontwerp-begroting. Daar het krediet van artikel 560.08 niet verhoudingsgewijs verhoogd werd, kan op dat artikel een overschrijding van ten minste 67 652 650 F verwacht worden.

2. De verhogingen van de betalingskredieten van de artikelen 536.01 en 536.02 (respectievelijk met 850 000 000 F en 1 000 000 000 F ten aanzien van de bedragen die in de drukproef van de ontwerp-begroting van het Wegenfonds opgenomen zijn), zullen niet toereikend zijn om de definitieve toestand recht te zetten die het Hof in zijn voornoemde brief van 29 oktober 1986 aan de kaak gesteld heeft.

De bedragen van de facturen die op 12 december 1986 nog op de artikelen 536.01 en 536.02 aangerekend dienden te worden, overtreffen immers ruimschoots de saldi die op dezelfde datum beschikbaar waren.

Bovendien veroorzaken de voornoemde kredietverhogingen, die door afnemering op artikel 533.01 uitgevoerd zijn, een onevenwicht tussen de lopende ontvangsten en uitgaven van de instelling: terwijl de drukproef van de ontwerp-begroting van het Wegenfonds vrijwel steunde op een evenwicht tussen de lopende ontvangsten en uitgaven, heeft het definitief ontwerp daarentegen een financiering van de lopende uitgaven met leningen ten belope van 1.850 miljoen F als gevolg.»

In antwoord op de vragen van de Voorzitter, de rapporteur en de heer Van Elewycck haalt de Minister een passus aan uit zijn brief dd. 9 januari 1987 aan de Eerste Voorzitter van het Rekenhof:

Par ailleurs, à l'occasion de l'examen du projet d'ajustement du budget 1985, la Cour avait déjà signalé au Parlement, par lettre du 26 février 1986, l'insuffisance des crédits inscrits sous les articles 536.01 (entretien et gestion du réseau autoroutier et routier de l'Etat) et 536.02 (frais d'exploitation, d'entretien et de gestion des installations électriques et électromécaniques établies par l'Administration de l'électricité et de l'électromécanique sur les autoroutes et routes de l'Etat). L'examen du projet de budget du Fonds des Routes pour l'année 1986 révèle l'absence de toute mesure en vue de remédier à la situation dénoncée.»

Par lettre du 24 décembre 1986 relative au projet définitif de budget, la Cour ajoute les observations suivantes:

«1. Les crédits inscrits sous les articles 534.03 et 560.08 du projet de budget du Fonds des Routes ont été estimés sans tenir compte des besoins financiers réels de l'organisme.

Pour l'article 534.03, sous lequel est prévu un crédit de 10 000 F, les dépenses imputées jusqu'au 11 décembre 1986 atteignent 321 127 F; or, il devra enregistrer une charge supplémentaire de 241 548 164 F découlant de l'exécution de l'article 18 du projet de loi de budget.

Pour l'article 560.08, qui prévoit un crédit de 70 000 000 F, l'état des imputations à la même date s'élève à 93 115 281 F; en outre, des dépenses d'un montant de 44 537 369 F doivent encore y être comptabilisées par suite de la suppression, dans l'épreuve définitive du projet de budget, de l'article 590.08. Le crédit de l'article 560.08 n'ayant pas été majoré en conséquence, le dépassement prévisible à cet article sera d'au moins 67 652 650 F.

2. La majoration des crédits de paiement inscrits sous les articles 536.01 et 536.02 (respectivement de 850 000 000 F et de 1 000 000 000 F par rapport aux montants prévus dans l'épreuve d'imprimerie du projet de budget de Fonds des Routes) ne suffiront pas à redresser la situation déficitaire dénoncée par la Cour dans sa lettre précitée du 29 octobre 1986.

Les montants des factures restant, au 12 décembre 1986, en attente d'imputation sur les articles 536.01 et 536.02 dépassent en effet largement les soldes disponibles à la même date.

En outre, les majorations de crédits précitées, opérées par prélèvement sur l'article 533.01, créent un déséquilibre entre les recettes et les dépenses courantes de l'organisme; si l'épreuve d'imprimerie du projet de budget du Fonds des routes était fondée sur un quasi-équilibre entre les recettes et les dépenses courantes, le projet définitif entraîne par contre un financement des dépenses courantes par l'emprunt, à concurrence de 1 850 millions de F.»

En réponse aux demandes du Président, du rapporteur et de M. Van Elewycck, le Ministre cite un passage de sa lettre du 9 janvier 1987 au Premier Président de la Cour des comptes:

« a) Artikelen 424.01, 534.02, 534.03, 560.03, en 560.08

In dat verband wijs ik erop dat de klaarblijkelijke onderschatting van de kredieten voor de bedoelde artikelen voortvloeit uit het feit dat de oorspronkelijke ontwerp-begroting van het Wegenfonds is ingediend in de sinds meer dan tien jaar gebruikelijke vorm.

Alle begrotingen van het Wegenfonds die in die vorm en volgens dat ontwerp werden ingediend, legden voor de betrokken artikelen « niet-limitatieve kredieten » vast.

Artikel 2 van de wet van 16 maart 1954 voorziet uitdrukkelijk in de mogelijkheid om dergelijk krediet uit te trekken mits de toeziende minister en de Minister van Financiën daarmee instemmen. Zulk een krediet is dus volledig *orthodox* uit een wettelijk oogpunt.

De beslissing tot opheffing van het « niet-limitatief » karakter van de betrokken kredieten — alsook van andere kredieten —, werd slechts genomen in het eindstadium van de uitwerking van de begroting.

In het raam van de *uitvoering* van de begroting heeft mijn departement de nodige aanpassingen uitgevoerd.

Op verzoek van sommige parlementsleden zal ik bovendien amendementen indienen op de ontwerp-begroting van 1986, zodat de uitgevoerde overdrachten waarvan hierboven sprake is, komen te vervallen.

b) Artikel 536.01 en 536.02

Punt 2 van de brief van 24 december 1986 van het Hof, getuigt van de wil van het departement om de « deficitaire » toestand waarvan sprake is in de brief van 29 oktober 1986, recht te trekken.

De verhogingen met 850 000 000 F en 1 000 000 000 F zijn de eerste stappen die tot dat herstel moeten leiden.

Die wil zal ook nog bevestigd worden in de begroting voor 1987. »

Overeenkomstig deze brief, dient de Regering de amendementen n^{os} 4 tot 11 in (Stuk n^o 682/6; cfr *infra*: Artikelsgewijze bespreking).

In antwoord op een verzoek om opheldering van de rapporteur voegt de Minister daar de volgende inlichtingen aan toe:

Reeds verscheidene jaren heeft het departement van Openbare Werken voor artikel 536.01 (onderhoud Wegenfonds) en voor artikel 536.02 (onderhoud en elektriciteitsverbruik elektrische installaties) een kredietverhoging voorgesteld, die echter telkens geweigerd werd tijdens de bilaterale vergaderingen over de begroting met het kabinet en de administratie van Begroting.

In 1986 zijn voor de artikelen 536.01 en 536.02 verhogingen verkregen van respectievelijk 850 en 1 000 miljoen F aan betalingskredieten en voor artikel 536.02 van 500 miljoen F vastleggingskredieten. Hiermee werden facturen betaald van de onderhoudsaannemers en de elektriciteitsproducenten.

Voor 1987 werd een voorstel van onderhoudskredieten ten belope van 9,7 miljard F ingediend voor artikel 536.01.

Dit voorstel werd door de Inspectie van Financiën nochtans teruggebracht tot het bedrag van 1986, dat slechts 4,2 miljard F bedroeg, waarbij de Inspectie haar visie enkel motiveerde door haar bekommernis de nuldgroei te handhaven.

« a) Articles 424.01, 534.02, 534.03, 560.03, et 560.08

Je dois signaler à ce propos que la sous-estimation apparente des crédits des articles en cause procède du fait que le projet de budget initial du Fonds des Routes a été introduit dans la forme et conception consacrée depuis plus d'une décennie.

Tous les budgets du Fonds des Routes présentés dans cette forme et conception stipulaient pour les articles en cause des « crédits non limitatifs ».

L'article 2 de la loi du 16 mars 1954 prévoit explicitement la possibilité d'inscription de crédit de l'espèce, moyennant l'accord du Ministre de tutelle et du Ministre des Finances de sorte qu'une telle inscription est parfaitement *orthodoxe*, en ce qui concerne son aspect légal.

La décision de supprimer le caractère « non limitatif » des crédits en cause, ainsi que d'autres crédits d'ailleurs, n'est intervenue qu'au stade final de l'élaboration du budget.

Mon département n'a pas manqué de procéder aux adaptations nécessaires et ce dans le cadre de l'*exécution* du budget.

A la demande de certains parlementaires, j'introduirai au surplus des amendements au projet de budget 1986 de sorte que les transferts opérés et dont question ci-dessus deviendront sans objet.

b) Articles 536.01 et 536.02

Le point 2 de la lettre du 24 décembre 1986 de la Cour témoigne en quelque sorte de la volonté du département de redresser la situation « deficitaire » dont question dans la lettre du 29 octobre 1986.

Les majorations de 850 000 000 de F et de 1 000 000 000 de F constituent les premières étapes du redressement dont il s'agit.

Le budget afférent à l'année budgétaire 1987 confirmera ladite volonté. »

Conformément à cette lettre, les amendements n^{os} 4 à 11 (Doc. n^o 682/6) sont présentés par le Gouvernement (cf *infra*: Discussion des articles).

En réponse à une demande de précisions du rapporteur, le Ministre ajoute les informations suivantes:

Depuis plusieurs années, le département des Travaux publics a proposé une augmentation des crédits pour l'article 536.01 (entretien Fonds des Routes) et pour l'article 536.02 (entretien et consommation d'électricité des installations électriques) qui a cependant été chaque fois refusée au cours des réunions bilatérales sur le budget avec le cabinet et l'administration du budget.

En 1986, des augmentations respectives de 850 et 1 000 millions de F en crédits de paiement ont pu être obtenues pour les articles 536.01 et 536.02 et de 500 millions de F en crédit d'engagement pour l'article 536.02. Cela a permis de payer les producteurs d'électricité.

Une proposition a été introduite de porter pour 1987 les crédits d'entretien à 9,7 milliards de F à charge de l'article 536.01.

Cette proposition a cependant été réduite par l'Inspection des Finances au montant de 1986 qui n'était que de 4,2 milliards de F. L'Inspection des Finances a motivé sa vision uniquement par son souci de maintenir une croissance zéro.

E. Bestuur van de elektriciteit en de elektromechanica

1. Sector «Wegen»

a) Kredieten

De heer Vankeirsbilck vraagt toelichting omtrent de kredieten uitgetrokken voor de sector «Wegen» van de B.E.E.

De Minister antwoordt dat die kredieten uitgetrokken zijn op de begroting van het Wegenfonds: de artikelen 533.03 (investeringen) en 536.02 (onderhoud) (cfr. Stuk n° 4/16-682/1, 1986-1987, blz. 48-49).

b) Beleid inzake openbare verlichting

De rapporteur herinnert eraan dat in het verleden ingevolge de oliecrisis beslist werd de verlichting van autosnelwegen en grote verkeerswegen te beperken.

Een studie in 1982 heeft uitgewezen dat deze beperking onefficiënt was.

Het aantal verkeersongevallen op niet-verlichte wegen weegt zwaarder dan de kosten der verlichting. Ongevallen kosten niet alleen geld aan de verzekeringsmaatschappijen, maar ook aan de gemeenschap, via zorgen, reëducatie, invaliditeitsvergoedingen, verlies aan menselijke energie.

Wat behelst het beleid op het vlak der verlichting van autosnelwegen en rijkswegen? Kan de autosnelwegverlichting gemoduleerd worden naar gelang van de klimatologische omstandigheden?

Het beleid van het departement inzake de verlichting van de autosnelwegen bestaat erin voorrang te verlenen aan de verlichting van de verkeerswisselaars en sommige autosnelwegvakken met hoge verkeersdichtheid. De in- en uitschakeling van de continue verlichting der autosnelwegen kan inderdaad op afstand bediend worden in functie van de klimatologische omstandigheden. Dat systeem is operationeel voor 80 % van het autosnelwegennet en zal in 1987 volledig zijn.

De rijkswegen worden met een wegverlichting uitgerust wanneer de verkeersdichtheid een voldoende hoge waarde bereikt. Een verlichting blijkt economisch en veersterktechnisch rendabel te zijn vanaf een verkeersdichtheid van 6000 voertuigen per dag. Deze waarde is dan ook het hoofdcriterium om te bepalen of een rijksweg al dan niet dient te worden verlicht. Alle wegen die voldoen aan voormeld criterium, zijn opgenomen in het Algemeen Programma voor de Verlichting van de Rijkswegen. Dat programma werd voor het eerst in 1969 opgesteld en omvatte toen 1476 km rijkswegen. Thans bedraagt de totale lengte van de in dat programma opgenomen rijkswegen 2340 km. Momenteel zijn iets meer dan 2000 km verlicht. Mijn departement hoopt het Algemeen programma voor de verlichting van de Rijkswegen in de eerstkomende jaren te kunnen voltooien.

Het is tevens nuttig mee te delen dat er ook op Europees vlak een gunstige wijziging inzake wegverlichting te noteren valt. De Europese Raad voor de Verlichting heeft immers aan de Europese Gemeenschap medegedeeld dat het gebrek aan wegverlichting op de Europese wegen een van de hoofdoorzaken van de ongevallen is. Die raad voert aan dat 40 % van de ongevallen bij nachtverkeer kunnen worden vermeden, indien de internationale aanbevelingen op het gebied van wegverlichting nageleefd worden.

E. Administration de l'électricité et de l'électromécanique

1. Secteur «routes»

a) Crédits

M. Vankeirsbilck demande des précisions sur les crédits prévus pour le secteur «routes» de l'A.E.E.

Le Ministre répond que ces crédits sont prévus dans le budget du Fonds des Routes: articles 533.03 (investissements) et 536.02 (entretien) (cf. Doc. n° 4/16-682/1, 1986-1987, pp. 48-49).

b) Politique en matière d'éclairage routier

Le rapporteur rappelle que, à la suite de la crise du pétrole, il fut décidé de limiter l'éclairage routier sur les autoroutes et les grands axes routiers.

Une étude faite en 1982 a démontré que cette limitation était inefficace.

Le nombre d'accidents sur routes non-éclairées pèse plus lourd que les frais d'un éclairage. Les accidents ne coûtent pas seulement de l'argent aux sociétés d'assurances, mais également à la communauté par les soins, la rééducation, les indemnités d'invalidité, la perte d'énergie humaine.

Quelle est la politique en matière d'éclairage routier sur les autoroutes et les routes de l'Etat? L'éclairage routier sur autoroute peut-il être modulé en fonction des circonstances climatologiques?

Le Ministre répond que la politique menée par le département en matière d'éclairage des autoroutes, donne la priorité à l'éclairage des échangeurs et de certains tronçons d'autoroute à densité de trafic élevée. L'enclenchement et le déclenchement de l'éclairage continu des autoroutes peuvent en effet être commandés à distance en fonction des circonstances climatologiques. Ce système est opérationnel pour 80 % du réseau autoroutier et sera complété en 1987.

En ce qui concerne l'éclairage des routes de l'Etat ordinaires, celui-ci n'est envisagé que lorsque la densité de la circulation est suffisamment élevée. Un éclairage ne se révèle économiquement rentable sur le plan de la technique de la circulation qu'à partir d'une densité de la circulation de 6000 véhicules par jour. Aussi cette valeur constitue-t-elle le critère principal pour déterminer si une route de l'Etat doit être éclairée ou non. Toutes les routes qui satisfont au critère susmentionné sont reprises dans le Programme général d'Eclairage des Routes de l'Etat. Ce programme a été établi pour la première fois en 1969 et comprenait alors 1476 km de routes de l'Etat. Aujourd'hui, la longueur totale des routes de l'Etat reprises dans ce programme s'élève à 2340 km. Actuellement, un peu plus de 2000 km sont éclairés. Le département espère pouvoir terminer le Programme général d'Eclairage des Routes de l'Etat dans les prochaines années.

En matière d'éclairage routier, il y a également lieu de constater une évolution d'attitude favorable au niveau européen. En effet, le Conseil Européen de l'Eclairage vient de transmettre aux autorités de la Communauté Européenne un communiqué dans lequel il est déclaré que le manque d'éclairage sur les routes européennes est l'une des principales causes d'accident. Ce conseil avance que 40 % des accidents de la circulation nocturne seraient évités, si les recommandations internationales en matière d'éclairage routier étaient respectées.

c) *Vervanging van de betonnen wegverlichtingspalen:*

De heer Colla informeert naar de uitslag van het onderzoek naar de gebreken die werden geconstateerd aan sommige betonnen wegverlichtingspalen.

De Minister bevestigt dat het B.E.E. heeft vastgesteld dat nieuwe betonnen wegverlichtingspalen langs de autoweg afwijkingen vertoonden, die gevaarlijk konden zijn voor de weggebruikers. Een ongeval, gelukkig met hoofdzakelijk materiële schade (2 licht gewonden), heeft zich trouwens voorgedaan op 2 mei 1979.

De geconstateerde afwijkingen komen met name voor bij de betonnen palen die door de firma C.E.I. op de Koning Boudewijn Autosnelweg en de E5 zijn geplaatst en door de onderneming E.T.S. op de autoweg Brussel-Oostende.

Op 150 000 palen bleken 6 000 gebreken te vertonen.

De dossiers werden overgemaakt aan de Juridische Dienst der overheidsopdrachten. Deze heeft ze toevertrouwd aan de advocaat van het departement, M. Marissens, die de betrokken Maatschappijen op 2 juni 1981 voor de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel gedagvaard heeft. De procedure is heden nog steeds hangende (uitwisselen van besluiten) met het oog op het vaststellen van enigerlei fout in de uitvoering door de onderneming dan wel van een fout in het ontwerp van de Administratie.

Volgens een mededeling van het B.E.E. is dit bestuur overgegaan tot het vervangen, niet alleen van de palen geplaatst door C.E.I. en E.T.S., doch tevens van andere palen geplaatst in het kader van andere aannemingen.

Op dit ogenblik dienen 1 500 palen te worden vervangen. Het bestuur zal daar toezicht op houden.

2) *Windmolens*

De rapporteur vestigt er de aandacht op dat op de oostelijke dam van de haven van Zeebrugge op het grondgebied Knokke-Heist een 20-tal windmolens opgericht werden. Deze zouden aan de overheid meer dan 300 miljoen F hebben gekost. Hoelang zullen die windmolens moeten draaien om t.o.v. de huidige kostprijs van elektriciteit uit kernenergie de ten laste van de gemeenschap vallende kosten te recupereren?

De Minister antwoordt dat de door de gebruiker betaalde kWh zowel een gedeelte elektrische energie uit kerncentrales als een gedeelte uit klassieke centrales omvat.

De gemiddelde prijs voor de door het departement van Openbare Werken gekochte hoogspanningsenergie bedraagt 4,50 F/kWh.

Op basis van die kostprijs en van een jaarlijkse geraamde produktie van 6 500 MWh (Megawatt uur) uit het windturbinepark, zullen de installatiekosten na 11 jaar terugbetaald zijn.

F. Allerlei

1. *Studies van de Vereniging der Belgische aannemers van werken van burgerlijke bouwkunde*

De heer Van Elewyck herinnert eraan dat in januari 1985 en in april 1986 twee studies van de Vereniging der Belgische aannemers van werken van burgerlijke bouwkunde

c) *Remplacement de candélabres d'éclairage routier en béton:*

M. Colla demande où en sont les résultats de l'enquête sur les déficiences présentées par certains candélabres d'éclairage routier en béton.

Le Ministre confirme que l'A.E.E. a constaté que de nouveaux poteaux d'éclairage en béton le long des autoroutes présentaient des anomalies pouvant être dangereuses pour les usagers. Un accident principalement matériel (2 blessés légers) s'est d'ailleurs produit le 2 mai 1979.

Les anomalies constatées concernaient des poteaux en béton placés par l'entreprise C.E.I. pour l'autoroute Roi Baudouin et l'E5, et par l'entreprise E.T.S. pour l'autoroute Bruxelles-Oostende.

Au total, sur 150 000 poteaux posés, 6 000 ont été trouvés défectueux.

Les dossiers ayant été transmis au Service Juridique des Marchés, ce dernier les a confiés à l'avocat du Département, Maître Marissens. Celui-ci a assigné les sociétés concernées le 2 juin 1981 devant le tribunal de 1^{ère} Instance de Bruxelles. A ce jour, la procédure est toujours en cours (échanges de conclusions) en vue de déterminer dans quelle mesure une faute d'exécution dans le chef de l'entreprise ou une faute de conception dans le chef de l'Administration devrait être retenue.

Selon une communication de l'A.E.E., celle-ci aurait entrepris de remplacer non seulement la plupart des poteaux placés par C.E.I. et E.T.S., mais également, par mesure de sécurité, d'autres poteaux placés dans le cadre d'autres entreprises.

A ce jour, il reste encore environ 1 500 poteaux à remplacer. Ils sont l'objet d'une surveillance par l'Administration.

2) *Eoliennes*

Le rapporteur attire l'attention sur la vingtaine d'éoliennes érigées sur la jetée orientale du port de Zeebrugge sur le territoire de Knokke-Heist. Elles auraient coûté 300 millions de F. Combien de temps ces éoliennes devraient-elles fonctionner pour que les frais à charge de la communauté soient récupérés, par rapport au coût actuel de l'électricité d'origine nucléaire?

Le Ministre répond que le kWh acheté par l'utilisateur comprend aussi bien une partie d'énergie électrique provenant de centrales nucléaires qu'une partie provenant de centrales classiques.

Le prix moyen de l'énergie électrique haute tension achetée par le département des Travaux publics s'établit à 4,50 F/kWh.

Sur base de ce prix et d'une production annuelle du parc d'éoliennes estimée à 6 500 MWh (Megawatt heure), les frais d'installation seront amortis en 11 ans.

F. Divers

1. *Etudes de l'Association des Entrepreneurs belges de Travaux de Génie civil*

M. Van Elewyck rappelle que, en janvier 1985 et en avril 1986, deux études de l'Association des Entrepreneurs belges de Travaux de Génie civil ont mis en évidence le

de gewezen hebben op het belang van die ondernemingen voor de Belgische economie, de uitvoer en de bestrijding van de werkloosheid, terwijl de overheid beschuldigd werd die diverse aspecten te verwaarlozen.

Welk antwoord geeft de Minister van Openbare Werken op de argumenten die door de ondernemers aangevoerd worden?

De Minister antwoordt dat het belang van de grote bouwbedrijven voor de Belgische economie hem niet is ontgaan, te meer daar die bedrijven ook een rol kunnen vervullen in het kader van de export.

De vereiste inspanningen worden gedaan om de activiteit van die bedrijven te waarborgen, daarbij evenwel rekening houdend met de huidige beperking van de kredieten.

2. Schadeloosstellingsdossiers

De heer Desutter wenst opheldering in verband met de stijging van de verwijlinteressen voor de schadeloosstellingsdossiers.

De Minister deelt mede dat het antwoord op die vraag een grondige studie bij de diverse diensten van Openbare Werken vergt. Zodra men in het bezit is van de antwoorden zullen ze aan het lid worden medegedeeld.

3. Laattijdige betalingen

De heer Colla vraagt of de laattijdige betalingen worden ingehaald.

De Minister antwoordt dat er op een bepaald ogenblik inderdaad problemen geweest zijn met facturen van aannemers die omwille van technische problemen (informatica) bij de directie comptabiliteit van zijn departement, niet binnen het normale tijdsbestek konden worden vereffend.

4. Tijdschrift der Openbare Werken

De rapporteur wil graag weten wat de kostprijs is van het *Tijdschrift der Openbare Werken*.

Hem wordt geantwoord dat die kostprijs jaarlijks 2 miljoen F bedraagt.

Van dat *Tijdschrift* worden 1800 exemplaren gedrukt, die verspreid worden onder de Belgische en buitenlandse ingenieurs.

5. Sociale huisvesting

Aangezien de huisvesting thans een geregionaliseerde aangelegenheid is, vraagt *Mevrouw Goor-Eyben* zich af hoe het krediet van 17,23 miljoen te verantwoorden is hetwelk bestemd is voor de subsidies met het oog op de gedeeltelijke dekking van de huurprijs verschuldigd door mensen die uit hun krotten werden gehaald of door bejaarden die een onaangepaste woning hebben verlaten (art. 60.23)?

De Minister stipt aan dat het hier een uitgave betreft die aan het departement van Openbare Werken ten laste wordt gelegd voor de lasten van het verleden van de sector van de Sociale Huisvesting (zie ook Stuk 4/16-682/1, 1986-1987, blz. 128 en 153).

rôle de ces entreprises dans l'économie nationale, les exportations et la lutte contre le chômage et ont accusé les pouvoirs publics de négliger ces différents aspects.

Quelle est la réponse du Ministre des Travaux publics aux arguments développés par les entrepreneurs?

Le Ministre répond que l'importance des grandes entreprises pour l'économie belge ne lui a pas échappé, d'autant plus que ces entreprises remplissent également un rôle dans le cadre des exportations.

Les efforts requis sont fournis en vue de garantir l'activité de ces entreprises en tenant compte toutefois de la restriction actuelle des crédits.

2. Dossiers dommages et intérêts

M. Desutter souhaite connaître l'explication de la hausse des intérêts de retard pour les dossiers dommages et intérêts.

Le Ministre fait savoir que la réponse à cette question nécessite une étude approfondie dans les divers services des Travaux publics. Dès qu'ils auront été reçus, les renseignements seront transmis au commissaire.

3. Retards de paiement

M. Colla demande si les retards de paiement se résorbent.

Le Ministre confirme qu'à un certain moment, des problèmes ont existé pour les factures des entrepreneurs qui n'ont pu être liquidées dans les délais normaux, du fait de problèmes techniques (informatique) à la direction de la comptabilité du département des Travaux publics.

4. Annales des Travaux publics

Le rapporteur s'informe sur le coût des *Annales des Travaux publics*.

Il lui est répondu que ce coût est de l'ordre de 2 millions de F par an.

Les *Annales* sont tirées en 1800 exemplaires qui sont distribués aux ingénieurs belges et étrangers.

5. Logement social

Le logement étant une matière régionalisée, *M^{me} Goor-Eyben* s'interroge sur la justification du crédit de 17,23 millions destiné aux subsides en vue de couvrir partiellement le loyer dû par des personnes évacuées de taudis ou par des personnes âgées qui ont quitté un logement inadapté (art. 60.23).

Le Ministre indique qu'il s'agit d'une dépense mise à charge du département des Travaux Publics pour les charges du passé du secteur du Logement Social (voir aussi Doc. 4/16 - 682/1, 1986-1987, pp. 128 et 153).

6. Herstructureringswerken van de waterleidingsnetten

De heer Vankeirsbilck vraagt ook wat er wordt verstaan onder de rubriek « Diversen » van het prioritair infrastructuurprogramma », in artikel 01.08, Titre II. Is het vastlegingskrediet van 200 miljoen dat daarin is opgenomen, bestemd voor de uitvoering van een door de vorige titularis van het departement van Openbare Werken vastgestelde programma?

De Minister antwoordt dat het gaat om de voortzetting van een reeds ver gevorderd programma: om de verbintenissen van de Staat te kunnen nakomen op het vlak van de herstructurering van de waterleidingsnetten in de streek van Charleroi, die in slechte staat verkeren ten gevolge van mijnverzakkingen (een nationaal gebleven sector) en gelet op het akkoord van het M.C.R.I. van 11 maart 1981 en op de ontwikkeling van de studies en de projecten, wordt een bedrag van 200 miljoen F uitgetrokken voor de uitvoering van bedoelde werken.

IV. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikelen 1 tot 16

Er worden geen opmerkingen gemaakt met betrekking tot de artikelen 1 tot 16.

Artikel 1 wordt aangenomen met 12 tegen 7 stemmen, nadat dit artikel bij een eerste stemming was verworpen met 8 tegen 8 stemmen.

Na de eerste stemming stelde de Voorzitter vast dat een lid van de meerderheid aan wie hij beloofd had dat hij zou worden opgeroepen op het ogenblik van de stemming, zich nog niet bij de Commissie had kunnen voegen. Hoewel de Commissieleden van de oppositie het daar mee niet eens waren, bracht hij het artikel een tweede keer ter stemming tijdens dezelfde vergadering.

Uit protest weigerde de heer Van Elewycck aan de tweede stemming deel te nemen.

De artikelen 2 tot 16 worden achtereenvolgens aangenomen met 12 tegen een stem.

Artikel 17

Artikel 17 heeft betrekking op de begroting van het Wegenfonds. Bij brieven van 29 oktober en 24 december 1986, heeft het Rekenhof opmerkingen gemaakt met name bij de onderschatting van de kredieten die in bepaalde artikelen van deze begroting werden uitgetrokken (cf. *supra*).

Om die onderschatting te verhelpen stellen de heren Van Elewycck, De Weirdt en Colla twee amendementen (n^{os} 1 en 2, Stuk n^o 4/16-682/4) voor ten einde de kredieten onder de artikelen 534.03 en 560.08 respectievelijk van 10 000 F op 600 000 F en van 70 miljoen F op 140 miljoen F te brengen.

De Regering stelt de amendementen n^{os} 4 tot 11 (Stuk n^o 4/16-682/6) voor, eveneens om aan die opmerkingen van het Rekenhof tegemoet te komen. De amendementen hebben tegelijk tot doel de amendementen van de heren Van Elewycck, De Weirdt en Colla te vervangen en ze aan te vullen door de kredietverhogingen tot zeven posten uit te breiden.

Die verhogingen worden gecompenseerd door de vermindering van de bedragen die beschikbaar zijn op artikel 560.01 (aflossing van leningen).

6. Travaux de restructuration de réseaux de distribution d'eau

M. Vankeirsbilck demande également ce que recouvre la rubrique « Divers » du programme d'infrastructure provisoire à l'article 01.08, Titre II. Le crédit d'engagement de 200 millions qui y est inscrit est-il destiné à l'exécution d'un programme établi par le précédent titulaire du département des Travaux publics?

Le Ministre répond qu'il s'agit de la poursuite d'un programme déjà largement entamé. Pour garantir les obligations de l'Etat en matière de restructuration des réseaux de distribution d'eau de la région de Charleroi dégradés par suite d'affaissements miniers, secteur demeuré national, et compte tenu de l'accord du C.M.R.I. donné le 11 mars 1981, il est réservé, au vu de l'avancement des études et des projets, un montant de 200 millions de F pour l'exécution de ces travaux.

IV. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Articles 1 à 16

Les articles 1 à 16 ne font l'objet d'aucune remarque.

L'article 1^{er} est adopté par 12 voix contre 7, après un premier vote rejetant cet article par 8 voix contre 8.

Après le premier vote, le Président, constatant qu'un membre de la majorité, qu'il s'était personnellement engagé à envoyer chercher au moment des votes, n'avait pas encore pu rejoindre la commission, a fait voter une seconde fois sur l'article au cours de la même réunion — et ce, nonobstant le désaccord des membres de la commission appartenant à l'opposition.

En signe de protestation, M. Van Elewycck a refusé de participer au second vote.

Les articles 2 à 16 sont successivement adoptés par 12 voix contre une.

Article 17

L'article 17 se rapporte au budget du Fonds des Routes. Par lettres des 29 octobre et 24 décembre 1986, la Cour des comptes a formulé des observations portant notamment sur la sous-estimation des crédits prévus à certains articles de ce budget (cf. *supra*).

Pour pallier cette sous-estimation, MM. Van Elewycck, De Weirdt et Colla proposent deux amendements (n^{os} 1 et 2, Doc. n^o 4/16-682/4) visant à majorer les crédits aux articles 534.03 et 560.08 de 10 000 F à 600 000 F et de 70 millions de F à 140 millions de F respectivement.

C'est également dans le but de rencontrer ces remarques de la Cour des comptes que le Gouvernement introduit les amendements n^{os} 4 à 11 (Doc. n^o 4/16-682/6), qui sont destinés tout à la fois à remplacer les amendements de MM. Van Elewycck, De Weirdt et Colla et à les compléter en étendant à sept postes les majorations de crédits.

Ces majorations sont compensées par la diminution des montants disponibles à l'article 560.01 (amortissement d'emprunts).

In antwoord op een vraag om precisering van de heer Colla verklaart de Minister dat, aangezien de rentevoet verlaagd is en de vroegere leningen dus hoger noteren, de Minister van Financiën minder dan tevoren de vervroegde aflossing van de leningen door inkoop aan de beurs toestaat (in 1985 bedroegen de aflossingen van leningen 72 miljard F; in 1986, slechts 49 miljard F). Een gedeelte van de bedragen die oorspronkelijk waren bestemd voor de aflossing van de leningen is bijgevolg overbodig geworden en het totaal kan met 4 110 935 508 F worden verminderd.

De heer Colla vraagt wat per 31 december 1986 de preciese situatie was inzake de aflossing van die leningen vergeleken met de oorspronkelijke ramingen.

De Minister antwoordt dat, hoewel een krediet van 49 339 265 132 F was uitgetrokken op artikel 560.01 (zie detail op blz. 178 van Stuk n° 682/1), de preciese situatie van de reële uitgaven per 31 december 1986 op dit ogenblik niet kan worden gegeven. Die uitgaven worden berekend door de administratie van Financiën (Thesaurie) en worden pas na ongeveer zes maanden aan het departement van Openbare Werken meegedeeld.

De Regering stelt eveneens een amendement n° 3 (Stuk n° 682/5) voor ten einde een vergissing in de definitieve uitwerking van de begroting van het Wegenfonds (vermeerdering van art. 536.02) weer goed te maken.

Het amendement n° 1 van de heer Van Elewycck wordt verworpen met 12 tegen 1 stem.

De amendementen n°s 4 tot 11 van de Regering worden eenparig aangenomen.

Het amendement n° 2 van de heer Van Elewycck komt bijgevolg te vervallen.

Amendement n° 3 van de Regering wordt aangenomen met 12 tegen 1 stem.

Artikel 17 wordt aangenomen met 12 tegen 1 stem.

Arikelen 18 tot 23

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 18 wordt aangenomen met 12 tegen 1 stem.

De artikelen 19 tot 23 worden vervolgens aangenomen met 13 tegen 4 stemmen.

Artikel 24

De rapporteur vraagt of de verlenging van het bestaan van de N. V. Zeekanaal en Haveninrichtingen niet bij wet moet gebeuren, in plaats van bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, zoals artikel 24 bepaalt: de vennootschap werd immers bij wet opgericht.

De Minister antwoordt als volgt:

1° *Waarom wordt de duur van de Vennootschap Zeekanaal verlengd?*

Het behoud van de vennootschap in haar huidige rechtsvorm werd tegelijkertijd gevraagd door de betrokken openbare machten, d.w.z. de departementen van Openbare Werken, Financiën en Begroting, de stad Brussel, de 8 geassocieerde Brusselse gemeenten en de 7 kanaalgemeenten in het Vlaamse gewest, alsmede door de industriële ondernemingen gegroepeerd in de Brusselse Havengemeenschap en de « V. Z. W. Zeekanaal-Schelde-Brussel », om

En réponse à une demande de précisions de M. Colla, le Ministre explique que, en raison de la diminution des taux d'intérêt qui a pour conséquence une cotation élevée des emprunts anciens, le Ministre des Finances autorise moins qu'autrefois l'amortissement anticipé des emprunts par rachat en bourse (en 1985, les amortissements d'emprunts avaient couvert 72 milliards de F; en 1986, 49 milliards seulement). En conséquence, une partie des sommes initialement prévues pour l'amortissement des emprunts sont devenues inutiles et leur montant peut être diminué de 4 110 935 508 F.

M. Colla demande quelle était exactement, au 31 décembre 1986, la situation de ces amortissements d'emprunts par rapport aux prévisions initiales.

Le Ministre répond que, si un crédit de 49 339 265 132 F était prévu à l'article 560.01 (voir détail à la p. 178 du Doc. n° 682/1), la situation exacte des dépenses réelles au 31 décembre 1986 ne peut être donnée à l'heure actuelle. Le calcul en est fait par l'Administration des Finances (Trésorerie) et n'est communiqué au département des Travaux publics qu'après plus ou moins six mois.

Le Gouvernement présente également un amendement n° 3 (Doc. n° 682/5) tendant à régulariser une omission qui s'est produite lors de la mise au point finale du budget du Fonds des Routes (majoration de l'art. 536.02).

L'amendement n° 1 de M. Van Elewycck est rejeté par 12 voix contre 1.

Les amendements n°s 4 à 11 du Gouvernement sont adoptés à l'unanimité.

L'amendement n° 2 de M. Van Elewycck devient dès lors sans objet.

L'amendement n° 3 du Gouvernement est adopté par 12 voix contre 1.

L'article 17 est adopté par 12 voix contre 1.

Articles 18 à 23

Ces articles ne font l'objet d'aucune remarque.

L'article 18 est adopté par 12 voix contre 1.

Les articles 19 à 23 sont successivement adoptés par 13 voix contre 1.

Article 24

Le rapporteur demande si la prolongation de l'existence de la S. A. du Canal et des Installations maritimes ne requiert pas une loi, plutôt qu'un arrêté délibéré en Conseil des Ministres, tel que prévu à l'article 24: la Société a en effet été créée par une loi.

Le Ministre fournit la réponse suivante:

1° *Pourquoi la durée de vie de la Société du Canal est-elle prolongée?*

Le maintien de la Société dans sa forme juridique actuelle a été demandé à la fois par les pouvoirs publics intéressés, c'est-à-dire les départements des Travaux publics, des Finances et du Budget, par la Ville de Bruxelles, les 8 communes bruxelloises associées et les 7 communes riveraines en région flamande et par les entreprises industrielles regroupées dans la Communauté Portuaire Bruxelloise et la « V. Z. W. Zeekanaal-Schelde-Brussel », en raison de ses

reden van haar commerciële en technische capaciteiten waarvan de doeltreffendheid door ieder wordt erkend.

Deze openbare dienst, opgericht in de rechtsvorm van een naamloze vennootschap, heeft in het verleden het bewijs geleverd dat hij bij machte was wel de gepaste beslissingen te nemen ten behoeve van nijverheid en handel, de spoedige uitvoering ervan te verzekeren en hierdoor belangstelling te wekken bij Belgische en buitenlandse investeerders.

Het domein, door deze vennootschap beheerd, heeft een aantrekkingskracht op de investeerders uitgeoefend, zodat het Zeekanaal, aanvankelijk opgevat als een transitader ter bevoorrading van het Brussels gewest, spoedig een industriehaven geworden is.

Tijdens de buitengewone algemene vergadering van 23 juni 1986 hebben de aandeelhouders van die Vennootschap, d.w.z. de Staat, vertegenwoordigd door de afgevaardigde van de Minister van Financiën, de stad Brussel, de provincie Brabant en de 7 kanaalgemeenten in het Vlaamse gewest, de wijzigingen van haar statuten goedgekeurd, nadat de 16 betrokken gemeenteraden er vooraf over beraadslaagd hadden.

Tussen de Vennootschap en de 7 kanaalgemeenten werd ook een overeenkomst gesloten, die een gecoördineerd beheer moet mogelijk maken van de langs het kanaal gelegen industrie-terreinen.

2° *Waarom wordt de goedkeuring van het Parlement gevraagd door middel van een begrotingswet?*

De oprichting van de Vennootschap met staatsparticipatie werd toegestaan door artikel 8 van de wet van 11 september 1895 houdende de *begroting* der buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1896 (*Belgisch Staatsblad* van 13 september 1895).

De statuten van de Vennootschap werden later gewijzigd, door achtereenvolgens:

— de wet van 24 mei 1902 houdende de *begroting* der buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1902 (*Belgisch Staatsblad* van 26/27 mei 1902);

— de wet van 16 september 1908 houdende de *begroting* der buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1908, in haar artikelen 5 en 6 (*Belgisch Staatsblad* van 18 september 1908);

— de wet van 17 augustus 1909 houdende de *begroting* der buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1909, in haar artikel 8 (*Belgisch Staatsblad* van 19 augustus 1909);

— de wet van 26 augustus 1913, waardoor regularisaties en overdrachten worden toegestaan en bijkomende kredieten voor begrotingen van het dienstjaar 1912 worden toegekend (art. 5) (*Belgisch Staatsblad* van 28 augustus 1913).

Uit hetgeen voorafgaat blijkt bijgevolg dat de wetgever geregeld begrotingswetten gebruikt heeft, niet alleen om de N.V. Zeekanaal op te richten, maar eveneens om de statuten ervan te wijzigen.

Om die reden wordt het nieuwe voorstel tot wijziging der statuten van de vennootschap Zeekanaal via de begrotingswet van het departement van Openbare Werken ingediend.

capacités commerciales et techniques dont l'efficacité a été reconnue par tous.

Ce service public, créé sous la forme juridique d'une société anonyme, a prouvé, dans le passé, qu'il était à même de prendre rapidement les décisions appropriées aux besoins de l'industrie et du commerce et d'en assurer l'exécution rapide et d'intéresser de ce fait des investisseurs belges et étrangers.

Le domaine géré par cette Société a exercé un pouvoir d'attraction sur ces investisseurs, de sorte que le canal maritime, conçu à l'origine comme une artère de transit devant alimenter la région bruxelloise, est rapidement devenu un port industriel.

Au cours de l'assemblée générale extraordinaire du 23 juin 1986, les actionnaires de cette Société, c'est-à-dire l'Etat représenté par le délégué du Ministre des Finances, la Ville de Bruxelles, la Province du Brabant et les 7 communes riveraines en région flamande, ont approuvé les modifications de son statut après que les 16 conseils communaux intéressés en avaient délibéré auparavant.

Une convention a également été signée entre la Société du Canal et les 7 communes riveraines en vue d'assurer une gestion coordonnée des terrains industriels situés le long du canal.

2° *Pourquoi l'approbation parlementaire est-elle sollicitée par le truchement d'une loi budgétaire?*

La création de la Société avec la participation de l'Etat a été autorisée par la loi du 11 septembre 1895 contenant le *budget* des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1896 en son article 9 (*Moniteur belge* du 13 septembre 1895).

Les statuts de la Société ont ultérieurement été modifiés, successivement par:

— la loi du 24 mai 1902 contenant le budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1902 (*Moniteur belge* du 26/27 mai 1902);

— la loi du 16 septembre 1908 contenant le budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1908, en ses articles 5 et 6 (*Moniteur belge* du 18 septembre 1908);

— la loi du 17 août 1909 contenant le budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1909, en son article 8 (*Moniteur belge* du 19 août 1909);

— la loi du 26 août 1913 autorisant des régularisations et des transferts et allouant des crédits supplémentaires à des budgets de l'exercice 1912 (art. 5) (*Moniteur belge* du 28 août 1913).

De ce qui précède, il apparaît, par conséquent, que le législateur s'est régulièrement servi des lois budgétaires, non seulement pour constituer la S.A. du Canal mais également pour en modifier les statuts.

C'est la raison pour laquelle la nouvelle proposition de modification des statuts de la société du Canal se fait par la loi budgétaire du département des Travaux publics.

3° *Waarom wordt aan het Parlement gevraagd de Regering te machtigen de statuten van de vennootschap Zeekanaal te creëren of te wijzigen, en waarom creëert het Parlement die statuten niet zelf?*

De N. V. Zeekanaal van Brussel is tegelijkertijd een parastatale instelling en een gemengde Intercommunale Maatschappij, waarin de Staat 56 % der aandelen bezit, terwijl 16 gemeenten en de provincie Brabant gezamenlijk 44 % ervan bezitten. Krachtens de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen kunnen deze aandeelhouders zich verzetten tegen een wijziging der statuten. Om die reden is het noodzakelijk dat de Regering over enige armslag beschikt om te kunnen onderhandelen.

Artikel 24 wordt aangenomen met 13 tegen 4 stemmen.

Artikelen 25 en 26

De artikelen 25 en 26 worden achtereenvolgens aangenomen met 13 tegen 4 stemmen.

* * *

Het aldus gewijzigde ontwerp wordt eveneens aangenomen met 13 tegen 4 stemmen.

* * *

Het wetsontwerp houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1985 (Stuk n° 5-16/ 642/1) geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

De artikelen (1 tot 13) worden achtereenvolgens aangenomen met 13 tegen 1 stem.

* * *

Het gehele ontwerp wordt aangenomen met 13 tegen 2 stemmen.

De Rapporteur,

E. DESUTTER

De Voorzitter,

A. BAUDSON

3° *Pourquoi est-il demandé au Parlement d'autoriser le Gouvernement à créer ou à modifier les statuts de la société du Canal au lieu de les créer lui-même?*

La S. A. du Canal de Bruxelles est à la fois un organisme parastatal et une Société intercommunale au sein de laquelle l'Etat possède 56 % des actions, tandis que 16 communes et la province du Brabant en possèdent ensemble 44 %. En vertu des lois coordonnées sur les Sociétés commerciales, ces actionnaires peuvent s'opposer à toute modification des statuts. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire que le Gouvernement dispose d'une marge de manœuvre pour négocier.

L'article 24 est adopté par 13 voix contre 4.

Articles 25 et 26

Les articles 25 et 26 sont successivement adoptés par 13 voix contre 4.

* * *

L'ensemble du projet, tel qu'amendé, est également adopté par 13 voix contre 4.

* * *

Le projet de loi ajustant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1985 (Doc. n° 5/16-642/1) ne fait l'objet d'aucune remarque.

Les articles (1 à 13) sont successivement adoptés par 13 voix contre 1.

* * *

L'ensemble du projet est adopté par 13 voix contre 2.

Le Rapporteur,

E. DESUTTER

Le Président,

A. BAUDSON

AMENDEMENTEN
aangenomen door de Commissie
op de tabellen van de begroting
van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1986

Titel VII — Instellingen van openbaar nut

1. Wegenfonds

Hoofdstuk 52

Art. 524.01. — *Honoraria van advocaten, experts, deurwaarders (met inbegrip van provisionele voorschotten), gerechtskosten, schade en interesten, nalatigheidsinteresten, boeten, enz. (blz. 48).*

In de kolom 1986, wordt het krediet van « 10 000 000 frank » verhoogd tot « 510 000 000 frank ».

(Vermeerdering met 500 000 000 frank.)

Art. 525.01. — *Interesten op leningen (blz. 48).*

In de kolom 1986, wordt het krediet van « 52 822 902 000 frank » verhoogd tot « 55 682 902 000 frank ».

(Vermeerdering met 2 860 000 000 frank.)

* * *

Hoofdstuk 53

Art. 534.02. — *Kwijtschelding van kortingen, wegens te late oplevering en boeten (blz. 49).*

In de kolom 1986, wordt het krediet van « 100 000 frank » verhoogd tot « 1 100 000 frank ».

(Vermeerdering met 1 000 000 frank.)

Art. 534.03. — *Vereffening van oninbare schuldvorderingen en kwade posten (blz. 49).*

In de kolom 1986, wordt het krediet van « 10 000 frank » verhoogd tot « 510 000 frank ».

(Vermeerdering met 500 000 frank.)

* * *

Art. 535.02. — *Interestlasten van de leveringen van de afgeschafte Intercommunale Verenigingen voor Autosnelwegen (blz. 49).*

In de kolom 1986, wordt het krediet van « 394 488 000 frank » verhoogd tot « 451 025 250 frank ».

(Vermeerdering met 56 537 250 frank.)

* * *

Art. 535.05. — *Aflossingslasten van de leningen van de afgeschafte Intercommunale Verenigingen voor Autosnelwegen (blz. 49).*

In de kolom 1986, wordt het krediet van « 2 644 900 000 frank » verhoogd tot « 3 257 798 258 frank ».

(Vermeerdering met 612 898 258 frank.)

* * *

AMENDEMENTS
adoptés par la Commission
aux tableaux du budget
du Ministère des Travaux publics
pour l'année budgétaire 1986

Titre VII — Organismes d'intérêt public

1. Fonds des Routes

Chapitre 52

Art. 524.01. — *Honoraires d'avocats, d'experts, d'huisiers (y compris les avances provisionnelles), frais de justice, dommages et intérêts, intérêts de retard, amendes, etc. (p. 48).*

Dans la colonne 1986, le crédit de « 10 000 000 de francs » est porté à « 510 000 000 de francs ».

(Augmentation de 500 000 000 de francs.)

Art. 525.01. — *Intérêts sur emprunts (p. 48).*

Dans la colonne 1986, le crédit de « 52 822 902 000 francs » est porté à « 55 682 902 000 francs ».

(Augmentation de 2 860 000 000 de francs.)

* * *

Chapitre 53

Art. 534.02. — *Remise de retenues pour retard et pénalités (p. 49).*

Dans la colonne 1986, le crédit de 100 000 francs » est porté à « 1 100 000 francs ».

(Augmentation de 1 000 000 de francs.)

Art. 534.03. — *Apurement de créances irrécouvrables et non-valeurs (p. 49).*

Dans la colonne 1986, le crédit de « 10 000 francs » est porté à « 510 000 francs ».

(Augmentation de 500 000 francs.)

* * *

Art. 535.02. — *Charges des intérêts des emprunts des Associations intercommunales pour Autoroutes supprimées (p. 49).*

Dans la colonne 1986, le crédit de « 394 488 000 francs » est porté à « 451 025 250 francs ».

(Augmentation de 56 537 250 francs.)

* * *

Art. 535.05. — *Charges d'amortissements des emprunts des Associations intercommunales pour Autoroutes supprimées (p. 49).*

Dans la colonne 1986, le crédit de « 2 644 900 000 F » est porté à « 3 257 798 258 francs ».

(Augmentation de 612 898 258 francs.)

* * *

Art. 536.02. — *Exploitatie, onderhouds- en beheerskosten van de elektrische en elektromechanische inrichtingen door het Bestuur voor elektriciteit en elektromechanica aangelegd op het autosnelwegen- en wegennet van de Staat* (blz. 49).

Het vastleggingskrediet wordt verhoogd van « 2 162 000 000 frank » tot « 2 662 000 000 frank ».
(Vermeerdering met 500 000 000 frank)

* * *

Hoofdstuk 56

Art. 560.01. — *Delgingen van leningen* (blz. 50).

In de kolom 1986, wordt het krediet van « 49 399 265 000 frank » verminderd tot « 45 288 329 492 frank ».

(Vermindering met 4 110 935 508 frank)

* * *

Art. 560.08. — *Voorschotten toegestaan aan of voor rekening van derden* (blz. 50).

In de kolom 1986, wordt het krediet van « 70 000 000 frank » verhoogd tot « 150 000 000 frank ».

(Vermeerdering met 80 000 000 frank)

Art. 536.02. — *Frais d'exploitation, d'entretien et de gestion des installations électriques et électromécaniques établies par l'Administration de l'électricité et de l'électromécanique sur les autoroutes et routes de l'Etat* (p. 49).

Le crédit d'engagement de « 2 162 000 000 francs » est porté à « 2 662 000 000 francs ».

(Augmentation de 500 000 000 francs).

* * *

Chapitre 56

Art. 560.01. — *Amortissements d'emprunts* (p. 50).

Dans la colonne 1986, le crédit de « 49 399 265 000 francs » est ramené à « 45 288 329 492 francs ».

(Diminution de 4 110 935 508 francs).

* * *

Art. 560.08. — *Avances consenties à ou pour compte de tiers* (p. 50).

Dans la colonne 1986, le crédit de « 70 000 000 francs » est porté à « 150 000 000 francs ».

(Augmentation de 80 000 000 francs).

ERRATA

I. — Op de wetstabel

TITEL VII

INSTELLINGEN VAN OPENBAAR NUT

2. Regie der Gebouwen

5. Uitgaven

Bladzijde 54 (*in fine*):

Totalen voor hoofdstuk 53:

In de kolom «1985 voorziene,» lezen:

— Vastleggingskredieten: «1 224 000» in plaats van «1 214 150»;

— Ordonnanceringskredieten: «5 083 474» in plaats van «5 073 624».

II. — Op het verantwoordingsprogramma

Bladzijde 79:

B. — Verantwoording per organisatie-afdeling en activiteitenprogramma

Sectie 40

Algemeen Secretariaat — Algemene administratieve diensten — Algemene technische diensten

PROGRAMMA 2 — GROENPLAN

Tabel der begrotingsmiddelen.

21. Nieuwe verwezelijkingen: aanleg openbare parken, artikel 14.05.21.69:

In de kolom «Niet-gesplitste kredieten + ordonnanceringskredieten 1986» lezen «14,1» in plaats van «4,1».

ERRATA

I. — Au tableau de la Loi

TITRE VII

ORGANISMES D'INTERET PUBLIC

2. Régie des Bâtiments

5. Dépenses

Page 54 (*in fine*):

Totaux pour le chapitre 53:

Dans la colonne «1985 prévues», lire:

— Crédits d'engagement: «1 224 000» au lieu de «1 214 150»;

— Crédits de paiement: «5 083 474» au lieu de «5 073 624».

II. — Au programme justificatif

Page 79:

B. — Justification par division organique et programmes d'activités

Section 40

Secrétariat général — Services administratifs généraux — Services techniques généraux

PROGRAMME 2 — PLAN VERT

Tableau des moyens budgétaires.

21. Nouvelles réalisations: aménagement de parcs publics, article 14.05.21.69:

Dans la colonne «Crédits non dissociés + crédits d'ordonnancement 1986» lire «14,1» au lieu de «4,1».

BIJLAGE 1

Vooruitzichten begroting Wegenfonds 1985-1995

(In duizendtallen F)

ANNEXE 1

Projection budget Fonds des Routes 1985-1995

(En milliers de F)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Personeel. — Personnel	2 699 076	2 834 029	2 975 731	3 124 517	3 280 742	3 444 779	3 617 018	3 797 868	3 987 762	4 187 150	4 396 507
Werking. — Fonctionnement	338 400	355 320	373 086	391 740	411 327	431 893	453 488	476 162	499 970	524 969	551 217
Financiering. — Financement :											
— Kosten. — Frais	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
— Interesten. — Intérêts	46 485 180	50 213 630	53 102 893	55 834 341	58 280 832	59 226 715	61 418 540	63 514 713	65 996 543	68 619 060	71 265 880
— Aflossingen. — Amortissements	76 771 535	54 336 015	54 134 043	48 420 250	87 656 105	41 570 380	154 120 995	97 707 800	86 820 600	88 782 965	88 612 560
Totaal financiering. — Total financement . . .	124 255 715	105 549 645	108 236 936	105 254 591	147 236 937	101 797 095	216 539 535	162 222 513	153 817 143	158 402 025	160 877 420
Investerings. — Investissements	23 040 000	22 796 000	22 700 000	22 600 000	22 375 000	22 317 000	22 297 000	22 292 000	22 292 000	22 290 000	22 290 000
Onderhoud. — Entretien	5 712 000	5 997 000	6 297 480	6 612 354	6 942 971	7 290 120	7 654 626	8 037 357	8 439 225	8 861 186	9 034 246
Varia. — Divers	354 578	372 306	390 922	410 468	430 991	452 541	475 168	498 926	523 873	550 066	577 570
Algemeen totaal. — Total général	156 400 769	137 904 300	140 974 155	138 393 670	180 377 968	135 733 428	251 036 835	197 324 826	189 557 973	194 815 396	197 726 960
Ontvangsten. — Recettes	1 033 680	1 087 433	1 102 516	1 138 986	1 176 907	1 216 343	1 257 364	1 300 040	1 344 446	1 390 660	1 438 763
Overdracht Openbare Werken. — Transferts Travaux publics	55 291 554	59 420 852	62 773 596	65 970 434	68 905 956	70 365 705	73 097 476	75 760 986	78 838 927	82 087 771	85 122 337
Ontvangsten van leningen. — Recettes d'emprunts	100 000 000	78 000 000	77 000 000	72 000 000	110 000 000	65 000 000	177 000 000	120 000 000	110 000 000	112 000 000	111 000 000

BIJLAGE 2

*Evolutie van de jaarlijkse investeringen
per sector van het Departement Openbare Werken*

(Uitgedrukt naar de op 1^{ste} januari 1986
geactualiseerde waarde)
(In miljoenen F)

ANNEXE 2

*Evolution des investissements annuels dans les
différents secteurs du Département des Travaux publics*

(Exprimé en valeur actualisée
au 1^{er} janvier 1986)
(En millions de F)

	Wegen Routes	Waterwegen Voies Hydr.	Gebouwen Bâtiments	Varia Divers	Totaal Totaux	Indexaanpassing Indexation
1956	15 657,8	2 260,8	2 470,1	—	20 388,6	4,1866
1957	6 748,4	3 556,1	2 424,6	—	12 729,1	4,0410
1958	10 628,1	6 219,4	2 283,1	—	19 130,6	3,9363
1959	9 522,2	9 719,0	2 518,3	—	21 759,4	3,9348
1960	9 932,0	8 962,1	6 129,9	—	25 023,9	3,8797
1961	11 778,4	16 389,0	2 092,2	—	30 259,6	3,8745
1962	15 117,7	15 443,8	4 393,3	—	34 954,8	3,8370
1963	25 550,0	11 867,9	3 930,8	—	41 348,7	3,7796
1964	29 523,1	14 562,3	3 187,8	—	47 273,2	3,6225
1965	29 684,7	19 068,0	3 422,5	—	52 175,2	3,4923
1966	41 888,4	15 649,0	5 596,3	—	63 134,1	3,3511
1967	47 523,5	22 882,9	6 314,8	—	76 721,1	3,2550
1968	62 167,4	18 939,7	8 085,5	—	89 192,6	3,1461
1969	63 235,5	25 631,1	6 063,3	—	94 929,9	3,0623
1970	71 273,0	21 273,0	6 748,8	—	99 705,9	2,9343
1971	67 042,2	32 607,1	7 764,4	7 522,7	114 936,4	2,8431
1972	77 554,2	42 567,8	11 741,2	8 114,8	139 977,9	2,6942
1973	69 095,3	33 425,6	9 398,7	14 861,4	126 781,1	2,5215
1974	46 688,8	18 783,1	7 298,8	10 757,2	83 527,9	2,3445
1975	56 676,5	20 285,9	6 855,9	6 691,7	90 510,1	2,0278
1976	54 338,9	19 218,0	9 387,6	1 245,2	84 189,8	1,8296
1977	47 534,8	22 616,5	12 091,5	1 207,8	83 450,6	1,6988
1978	49 206,3	37 883,6	12 825,9	1 209,4	101 125,2	1,6061
1979	40 260,8	36 320,6	10 902,6	924,6	88 408,7	1,5449
1980	37 582,2	32 878,6	10 278,8	1 155,5	81 895,0	1,4578
1981	33 813,1	32 479,5	12 756,6	1 867,1	80 916,4	1,3629
1982	28 262,8	32 810,1	8 190,3	1 074,6	70 337,8	1,2589
1983	25 345,3	29 454,9	8 072,9	658,6	63 531,7	1,1616
1984	23 375,8	27 745,7	9 620,4	907,9	61 649,8	1,0871
1985	19 610,6	23 495,0	9 262,0	1 148,7	53 516,3	1,0349
1986	13 305,0	15 987,0	8 503,0	527,9	38 322,9	1,0000

BIJLAGE 3

Verloop der Investeringsprogramma's

(In miljoenen F)

ANNEXE 3

Evolution des programmes d'investissement

(En millions de F)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986
A. Budgettaire sector. — Secteur budgétaire						
Waterwegen. — Voies hydrauliques	20 747,8	22 502,1	22 370,0	22 064,0	19 918,6	14 157,0
Gebouwen. — Bâtiments	290,9	260,8	500,0	377,0	315,0	655,0
Financiële bijdragen en beheer. — Intervention financière et gestion	19,0	58,9	30,0	45,0	40,0	55,9
B. E. E. — A. E. E.	110,2	360,9	350,0	351,0	540,0	324,0
Varia. — Divers	278,6	373,8	180,0	344,0	585,0	128,0
Subtotalen A. — Sous-totaux A	21 466,5	23 556,5	23 430,0	23 181,0	21 398,6	15 319,9
Wegenfonds. — Fonds des Routes	16 025,0	21 570,0	21 820,0	21 763,8	18 950,0	13 305,0
Regie der Gebouwen. — Régie des Bâtiments	9 100,0	6 245,0	6 450,0	8 300,0	8 500,0	7 848,0
Totalen A. — Totaux A	46 571,5	51 371,5	51 700,0	53 244,8	48 848,6	36 472,9
B. Sector buiten begroting. — Secteur débudgétisé						
Financiering Gemeentekrediet. — Financement Crédit communal	100,0	60,0	7,0	140,0	80,0	20,0
Intercommunale E 3. — Intercommunale E 3	900,0	880,0	—	—	—	—
Intercommunale E 5. — Intercommunale E 5	1 650,0	—	—	—	—	—
Intercommunale E 39. — Intercommunale E 39 . . .	300,0	—	—	—	—	—
Intercommunale E 9-E 40. — Intercommunale E 9-E 40	3 600,0	—	—	—	—	—
Intercommunale Brussel. — Intercommunale Bruxelles	900,0	—	—	—	—	—
Intercommunale Charleroi. — Intercommunale Charleroi	1 400,0	—	—	—	—	—
Intercommunale West-Vlaanderen. — Intercom- munale Flandre occidentale	1 450,0	—	—	—	—	—
Office de la Navigation	300,0	1 100,0	600,0	1 100,0	700,0	400,0
Dienst voor de Scheepvaart	1 350,0	1 425,0	1 293,0	1 150,0	1 080,0	650,0
Kanaal Brussel-Rupel. — Canal Bruxelles-Rupel . .	850,0	1 035,0	1 095,0	1 178,0	1 005,0	780,0
Totalen B. — Totaux B. . . .	12 800,0	4 560,0	2 995,0	3 468,0	2 865,0	1 850,0
Algemene totalen. — Totaux généraux	59 471,5	55 871,5	54 695,0	56 712,8	51 713,6	38 322,9

BIJLAGE 4

Investerings — Betalingen
(In miljoenen F)

ANNEXE 4

Investissements — Paiements
(En millions de F)

Besturen — Administrations	1985	1984	1983	1982	1981	1980	1979
Waterwegen. — Voies hydrauliques	19 578,1	22 260,8	22 089,4	22 875,3	23 672,4	18 364,0	16 034,3
Gebouwen. — Bâtiments	172,7	352,1	348,3	349,2	466,8	467,6	396,7
Financiële interventie. — Intervention financière	28,2	38,4	25,5	105,3	73,7	137,3	209,2
B. E. E. — A. E. E.	498,4	454,7	344,0	260,9	210,3	196,3	312,1
Urbanisme	—	—	—	1,2	10,2	0,3	—
Varia. — Divers	876,6	330,1	362,8	266,0	215,2	254,1	74,3
Totaal. — Total	21 154,0	23 436,1	23 170,0	23 857,9	24 648,6	19 419,6	17 026,6
Wegenfonds. — Fonds des Routes	16 341,4	20 245,3	21 417,0	23 431,7	13 572,7	13 531,2	13 179,2
B. E. E. — A. E. E.	2 041,9	2 037,2	1 348,6	1 144,5	1 024,1	1 185,0	760,9
Totaal. — Total	18 383,3	22 282,5	22 765,6	24 576,2	14 596,8	14 716,2	13 940,1
Regie der Gebouwen. — Régie des Bâtiments .	8 154,8	7 266,1	7 518,3	8 799,4	8 820,7	6 978,4	6 761,9
Algemeen totaal. — Total général	47 692,1	52 984,7	53 453,9	57 233,5	48 066,1	41 114,2	37 728,6

BIJLAGE 5

Investerings — Betalingen
(In miljoenen F)

ANNEXE 5

Investissements — Paiements
(En millions de F)

Besturen — Administrations	1985	1984	1983	1982	1981	1980	1979
E 3	—	—	—	785,5	935,6	734,3	901,3
E 5	—	—	—	—	2 747,8	2 749,1	2 617,6
E 39	—	—	—	—	501,7	1 034,1	991,8
E 9—E 40	—	—	—	—	3 224,1	3 685,0	3 269,6
Intercommunale Brussel. — Intercommunale Bruxelles	—	—	—	—	676,1	1 097,4	1 379,4
Intercommunale Charleroi	—	—	—	—	1 053,8	1 203,5	1 088,7
Intercommunale West-Vlaanderen. — Intercom- munale Flandre occidentale	—	—	—	—	1 445,4	1 629,5	1 248,9
Dienst voor de Scheepvaart	1 364,7	1 561,6	1 429,1	1 142,9	1 389,5	1 163,5	702,6
Office de la Navigation	728,3	965,1	950,3	860,7	645,7	514,5	452,4
N. V. Zeekanaal. — S. A. du Canal Bruxelles .	728,7	1 117,1	1 406,5	1 204,5	1 187,8	662,6	407,0
	2 821,7	3 643,8	3 785,9	3 993,6	13 807,5	14 473,5	13 059,3

BIJLAGE 6

Onderhoud — Vastleggingen
(In miljoenen F)

ANNEXE 6

Entretien — Engagements
(En millions de F)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	Voorzien — Prévu 1986
<i>Waterwegen. — Voies hydrauliques</i>												
Art. 14.03	1 392,0	1 620,0	1 673,6	1 956,6	2 195,4	2 285,2	2 268,0	1 962,0	2 247,3	2 376,4	2 478,4	2 536,8
(Vorige jaren). — (années antér.) . .	3,2	15,8	32,6	3,5	33,9	19,4	6,6	58,4	7,8	21,9	40,4	—
Art. 14.07	561,9	371,1	457,0	675,9	484,1	537,8	376,3	—	—	—	—	—
Art. 73.21	—	—	—	—	—	—	—	488,9	658,9	669,0	730,4	500,0
<i>Regie der Gebouwen. — Régie des Bâtiments</i>												
Art. 536.01	530,0	582,6	822,1	756,9	876,0	830,0	871,5	1 038,5	1 099,2	1 171,2	1 180,1	1 132,0
Art. 536.02	—	—	—	150,0	150,0	158,0	165,9	—	—	—	—	—
Art. 550.08	—	—	—	—	—	—	—	215,0	229,9	577,6	605,6	194,0
<i>Wegenfonds. — Fonds des Routes</i>												
Art. 536.01	3.100,0	3 457,2	4 059,8	3 897,0	4 049,0	3 871,2	3 622,2	3 687,6	4 514,6	4 956,3	5 208,6	4 812,0
Art. 536.02 (B. E. E.) (A. E. E.) . . .	—	—	—	1.145,0	1 176,5	1 358,2	1 287,6	1 729,3	1 649,1	2 763,0	1 858,5	2 162,0
<i>Intercommunalen. — Intercommunales</i>												
E3	—	—	284,9	481,4	593,2	390,2	438,1	521,0	222,1	—	—	—
E5									(5 maanden) (5 mois)			
E39												
E9 - E40												
Interc. Brussel - Bruxelles												
Interc. West-Vl. - Flandre Oc.												
Interc. Charleroi												