

BELGISCHE SENAAAT**ZITTING 1986-1987**

6 MEI 1987

**Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van
9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds**

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT
DOOR DE HEER BOCK**

I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER

Na erop gewezen te hebben dat dit ontwerp reeds tijdens de vorige zittingsperiode werd aangenomen door de Commissie en dat het van verval werd ontheven, herhaalt de Minister in het kort de bedoeling die voorgezeten heeft bij de uitwerking van dit ontwerp.

Het strekt om het Wegenfonds enerzijds de mogelijkheid te bieden rioleringen langs de rijkswegen aan te brengen, en anderzijds de herstelling van provinciale en gemeentewegen mogelijk te maken, alsook de aanleg van voetpaden.

Dit ontwerp werd uitgewerkt ten einde een perfecte samenhang tussen het rijksnet en de lokale wegen te verzekeren, nu de gemeenten niet meer over de nodige financiële middelen beschikken om zelf voor het onderhoud van hun wegen in te staan.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren De Bondt, voorzitter; Boël, J. H. Bosmans, Cardoen, Claëys, Clerdent, Conrotte, De Seranno, Donnay, Eicher, Grosjean, Hotyat, Mommerency, Op 't Eynde, Seeuws, Somers, Vanderborght, Vandermarliere, Windels, Wintgens en Bock, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : de heren De Kerpel, Evers, Falise, Gevenois, Schellens, Vaes, Van Ooteghem en mevr. Van Puymbroeck.

R. A 13260**Zie :****Gedr. St. van de Senaat :**

505 (1986-1987) : N° 1.

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1986-1987**

6 MAI 1987

**Projet de loi modifiant la loi du 9 août 1955
relative au Fonds des Routes**

RAPPORT

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. BOCK**

I. EXPOSE DU MINISTRE

Après avoir rappelé que ce projet avait été déjà adopté par la Commission sous la législature précédente et qu'il a été relevé de caducité, le Ministre rappelle brièvement les raisons qui ont présidé à l'élaboration de ce projet.

Il s'agit de permettre au Fonds des Routes d'une part, d'installer des égouts le long des voiries de l'Etat et d'autre part de procéder à la réfection des voiries communales et provinciales ainsi qu'à la construction de trottoirs.

Ce projet a été élaboré afin d'assurer une parfaite homogénéité entre le réseau d'Etat et les routes locales, les communes n'ayant plus les moyens financiers nécessaires pour assurer le bon entretien de leurs propres voiries.

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs : MM. De Bondt, président; Boël, J. H. Bosmans, Cardoen, Claëys, Clerdent, Conrotte, De Seranno, Donnay, Eicher, Grosjean, Hotyat, Mommerency, Op 't Eynde, Seeuws, Somers, Vanderborght, Vandermarliere, Windels, Wintgens et Bock, rapporteur.

2. Membres suppléants : MM. De Kerpel, Evers, Falise, Gevenois, Schellens, Vaes, Van Ooteghem et Mme Van Puymbroeck.

R. A 13260**Voir :****Document du Sénat :**

505 (1986-1987) : N° 1.

Anderzijds wordt het tijd, nu het einde van de grote infrastructuurwerken nadert, om te denken over een heroriëntering van de bedrijvigheid van het Departement van Openbare Werken.

Tenslotte dient te worden gezorgd voor een perfecte coördinatie tussen de wegen- en rioleringswerken.

Deze coördinatie loopt het gevaar ernstig in het gedrang te worden gebracht wanneer deze werken werden uitgevoerd voor rekening van twee verschillende opdrachtgevers.

Een andere belangrijke reden die de indiening van het huidige ontwerp rechtvaardigt, is de veiligheid, die als een van de belangrijkste selectiecriteria dient voor de projecten voorgesteld door de Commissies voor Wegeninfrastructuur (C.W.I.).

De Minister herinnert er tevens aan dat dit ontwerp het Wegenfonds de mogelijkheid zal geven werken uit te voeren, zelfs wanneer het weglichaam van de provincie of van de gemeente blijft.

Voor het overige verwijst de Minister naar het rapport dat tijdens de vorige zittingsperiode in Commissie goedgekeurd werd.

**

Daar het ontwerp na de wetgevende verkiezingen van 1985 van verval is ontheven, dient de Commissie het opnieuw te bespreken.

Tijdens de eerste bespreking waren de drie Gewestexecutieven het ontwerp gunstig gezind, maar dat blijkt thans niet meer het geval te zijn.

Hoewel de Raad van State in dit ontwerp geen enkele inmenging in de bevoegdheden van de Gewesten heeft gezien, beslist de Commissie niettemin de bespreking te verdagen totdat zij kennis heeft van het schriftelijk advies van de Voorzitters van de Gewestexecutieven.

Zij hervat de bespreking tijdens een latere vergadering.

II. ALGEMENE BESPREKING

Er wordt geen enkele opmerking gemaakt.

III. BESPREKING VAN HET ENIG ARTIKEL

Een lid doet lezing van het advies van de Vlaamse Gewestexecutieve.

De Minister doet lezing van het advies van de Waalse Gewestexecutieve en van de door haar voorgestelde amendementen. Hij wijst erop dat de Raad van State en hijzelf er een tegenovergestelde mening op nahouden.

De Commissie van haar kant vraagt zich af wie die amendementen dan wel zou kunnen indienen.

Een lid wenst te weten of er bij de Gewesten een consensus bestond toen het ontwerp in de Kamer werd ingediend.

D'autre part à l'approche de la fin des grands travaux d'infrastructure, il est temps de penser à réorienter l'action du département des Travaux publics.

Enfin, il y a lieu d'assurer une parfaite coordination entre les travaux de voiries et les travaux d'égouts.

Cette coordination risque d'être fortement hypothéquée dès lors que ces travaux sont exécutés pour compte de deux maîtres d'œuvre différents.

Autre motif important justifiant le dépôt du présent projet : la sécurité qui constituera un critère primordial de sélection des projets proposés par les Commissions d'Infrastructure routière (C.I.R.).

Le Ministre rappelle également que ce projet permettra au Fonds des Routes de travailler même lorsque l'assiette reste provinciale ou communale.

Pour le surplus, le Ministre renvoie au rapport voté en Commission sous la précédente législature.

**

Le projet ayant été relevé de caducité à la suite des élections législatives de 1985, la Commission est appelée à le réexaminer.

Alors que les trois Exécutifs régionaux lui étaient favorables lors de son premier examen, la situation ne semble plus être la même actuellement.

Aussi, et bien que le Conseil d'Etat n'ait vu dans ce projet aucune ingérence dans la compétence des Régions, la Commission décide d'ajourner la discussion jusqu'à ce qu'elle soit en possession de l'avis écrit des Présidents des Exécutifs régionaux.

Lors d'une séance ultérieure, la Commission reprend donc ses travaux.

II. DISCUSSION GENERALE

Aucune remarque n'est formulée.

III. DISCUSSION DE L'ARTICLE UNIQUE

Un membre donne lecture de l'avis de l'Exécutif régional flamand.

Le Ministre donne lecture de l'avis de l'Exécutif régional wallon et des amendements qu'il propose. Il souligne que le Conseil d'Etat et lui-même sont d'un avis opposé.

D'autre part la Commission se demande qui pourrait déposer ces amendements.

Un membre voudrait savoir si, lors du dépôt du projet à la Chambre, il existait un consensus des Régions.

De Minister verklaart aan de Gewestexecutieven alle nodige uitleg te hebben verstrekt maar dat ter zake geen overleg werd gepleegd. Hij is overigens van oordeel dat al wat het Parlement bespreekt niet voor advies aan de Gewesten moet worden voorgelegd.

Een ander lid merkt op dat de twee Executieven het er blijkbaar over eens zijn dat hun bevoegdheid door dit ontwerp wordt aangetast.

De Minister herhaalt dat zij daarin alleen staan. Zelfs de Raad van State is een andere mening toegedaan.

Het lid werpt op dat het enkel om een advies gaat. Indien tegengestelde standpunten worden ingenomen, moet naar een consensus worden gezocht.

De Minister herinnert eraan dat dit ontwerp voor de tweede keer wordt besproken. De eerste keer waren de Executieven het ermee eens en werd het ontwerp aangenomen. Nu blijkt er geen akkoord meer te zijn. De Commissie kan dus maar best stemmen. Valt de stemming negatief uit, dan blijft de toestand zoals hij is.

Na eraan te hebben herinnerd dat de samenstelling van de Executieven sinds het eerst uitgebracht advies is gewijzigd, wijst het eerste lid erop dat men het eens is met het tweede gedeelte van het ontwerp, d.w.z. dat wat betrekking heeft op de riolen en de voetpaden langs de rijkswegen. Hij stelt derhalve voor alleen dit gedeelte van het ontwerp te behouden.

Een lid vindt het vreemd en incoherent dat de Gewestexecutieven wel akkoord gaan wat de riolen en de voetpaden betreft, al vallen die even goed onder de bevoegdheid van de Gemeenschappen en de Gewesten.

Een senator wenst dat zou worden verduidelijkt dat ook de fietspaden in het ontwerp zijn opgenomen.

Een lid voert aan dat reeds op 7 november 1979 dienaangaande een wet is aangenomen die het Wegenfonds in staat stelt fietspaden te bouwen buiten het rijksdomein. Toen werd daartoe trouwens 1 miljard frank investeringskredieten per jaar beloofd. Waarom een nieuwe wet aannemen als de reeds bestaande wet niet wordt toegepast? Toch staat hij erop dat in het verslag zou worden aangegeven dat dit alles een geheel vormt.

De Minister is het daarmee eens.

Een lid onderstreept dat het in de eerste plaats om een zaak van het gezond verstand gaat. Indien met name op het stuk van de riolen de Minister bij de uitvoering van de werken niet over de noodzakelijke coördinatiebevoegdheid beschikt, stevent men regelrecht af op een catastrofe.

De Minister licht vervolgens de bestaande toestand toe.

Bij de aanleg van een Rijksweg moet in rioleringen voorzien worden. Openbare Werken gaat over tot het plaatsen van de straatkolken en de afvoergoten om het hemelwater op te vangen.

Het departement van Openbare Werken mag geen waterzuiveringsstations bouwen. De terugkeer van het water naar de natuur geschiedt via een collector die zich 1,10 m beneden het peil van het wegdek bevindt.

Le Ministre déclare avoir fourni aux Exécutifs régionaux toutes les explications nécessaires mais qu'il n'y a pas eu de concertation à ce sujet. Il estime, en outre, qu'il ne convient pas de soumettre les délibérations du Parlement à l'avis des Régions.

Un autre membre fait remarquer que les deux Exécutifs semblent être d'accord pour dire que ce projet porte atteinte à leur compétence.

Le Ministre fait remarquer une fois encore qu'ils sont les seuls. Même le Conseil d'Etat est d'un avis contraire.

Le même membre réplique qu'il s'agit là seulement d'un avis. Si les positions sont divergentes, il est nécessaire d'arriver à un consensus.

Le Ministre rappelle qu'il ne faut pas oublier que c'est la deuxième fois que ce projet vient en discussion. La première fois, il y avait accord des Exécutifs, et le projet avait été adopté. Maintenant il ne semble plus y avoir d'accord. La Commission n'a qu'à voter. Si le vote est négatif, la situation actuelle continuera d'exister.

Après avoir rappelé que la composition des Exécutifs a été modifiée depuis que le premier avis a été émis, le premier intervenant fait remarquer que l'on est déjà d'accord sur la deuxième moitié du projet, c'est-à-dire sur ce qui concerne les égouts et les trottoirs le long des routes nationales. C'est pourquoi il propose de ne conserver que cette partie du projet.

Un membre estime curieux et incohérent que les Exécutifs régionaux soient d'accord pour ce qui concerne les égouts et les trottoirs alors que ceux-ci sont aussi de la compétence des Communautés et des Régions.

Un sénateur voudrait qu'on précise que les pistes cyclables sont également reprises dans le projet.

Un membre réplique que, le 7 novembre 1979, on a déjà voté une loi en ce sens grâce à laquelle le Fonds des Routes peut aménager des pistes cyclables en dehors du domaine de l'Etat. A ce moment, on avait d'ailleurs promis à cet effet 1 milliard de francs de crédits d'investissement par an. Pourquoi adopter une nouvelle loi sur ce sujet alors que celles déjà votées ne sont pas appliquées? Il demande néanmoins que soit repris au rapport le fait que tout ceci forme un ensemble.

Le Ministre marque son accord.

Un commissaire souligne qu'il s'agit avant tout ici d'une affaire de bon sens. En fait, et sur le terrain notamment en matière d'égouts, si, dans l'exécution des travaux on ne donne pas au Ministre les pouvoirs de coordination nécessaires, on va au-devant de situations catastrophiques.

Le Ministre expose ensuite la situation actuelle.

Lorsqu'on construit une route de l'Etat, il faut prévoir l'égouttage. Les Travaux publics posent des avaloirs et des filets d'eau pour capter les eaux du ciel.

Le département des Travaux publics n'a pas le droit de construire une station d'épuration, aussi le retour de l'eau à la nature se fait par un collecteur situé à 1,10 m en dessous du niveau de la chaussée.

Sinds 20 jaar geeft men er zich rekenschap van dat het absurd is een collector te bouwen op een diepte van 1,10 m wanneer bijvoorbeeld de gemeente de rioleringen op 2 m diepte plaatst.

Telkens opnieuw wordt een overeenkomst gesloten tussen het Wegenfonds en de gemeente.

Hierbij wordt beslist dat de collector van het Wegenfonds op 2 m geplaatst zal worden en bijvoorbeeld een diameter zal hebben van 60 cm in plaats van 30 cm.

Wanneer de collector op 2 m diepte wordt aangebracht en de diameter 60 cm bedraagt, verhoogt de kostprijs van het werk. Het is dus uiteindelijk de gemeente die het verschil in de kostprijs betaalt voor het verschil in diepte van de sleuf en van de diameter van de collector.

De gemeente wil haar toelagen niet verliezen en vraagt aan het Gewest om het ontwerp te subsidiëren; wanneer het Gewest over geen geld beschikt stuurt het het dossier niet terug.

Er dient dus overeenstemming te zijn tussen de drie overheden : Staat - Gewest - Gemeente.

De Minister bevestigt dat het zijn bedoeling is de bestaande toestand te legaliseren.

Wanneer de rioleringen aangelegd zijn worden zij opnieuw aan de gemeenten overgedragen die ze beheren, zoals ze ook de waterzuiveringsstations beheren.

Voor de voetpaden moet het mogelijk zijn dat zij in de agglomeraties aangelegd worden, net zoals het nu reeds mogelijk is deze te realiseren buiten de agglomeraties. De gemeenten zullen hierbij betrokken worden.

Wat de wegen betreft kennen wij thans een regeling van overname en overdracht.

De Minister verklaart dat hij wil dat de Gewesten geraadpleegd zouden worden.

De Minister wijst erop dat wanneer het verkeer op een gemeenteweg zo druk is dat die weg gelijkgesteld kan worden met een rijksweg, de uit te voeren herstellingen te veel kosten om door de gemeente zelf gedragen te worden.

Volgens een commissielid zou het juist daarom verantwoord zijn dat bedoelde drukke wegen als rijkswegen worden gerangschikt.

De Minister stelt dat het zeker is dat het aandeel van de gemeenten in het onderhoud van de wegen zal toenemen; men mag immers niet vergeten dat het verkeer per jaar gemiddeld met 10 pct. toeneemt.

Wanneer het verzadigingspunt echter bereikt is, verloopt de verkeersstroom over andere wegen, gemeentewegen bijvoorbeeld zoals momenteel te Ukkel gebeurt.

Dat heeft de houding van de Minister beïnvloed, die er nog aan toevoegt dat de Raad van State geen opmerkingen had over de grond van de zaak en die de Commissie verzoekt zich duidelijk uit te spreken door het wetsontwerp niet aan te nemen zo zij dat nodig acht.

Cela fait 20 ans qu'on s'est rendu compte qu'il est complètement ridicule de construire un collecteur à 1,10 m de profondeur lorsque, par exemple, la commune construit son égout à 2 m de profondeur.

Chaque fois une convention est conclue entre le Fonds des Routes et la commune.

On décide que le collecteur du Fonds des Routes sera placé à 2 m et aura, par exemple, un diamètre de 60 cm au lieu de 30 cm.

A partir du moment où l'on met le collecteur à 2 m et que le diamètre est de 60 cm, le coût des travaux augmente. C'est la commune qui paiera la différence du prix coûtant due à la différence de profondeur de la tranchée et de diamètre du collecteur.

La commune ne veut pas perdre ses subventions, et elle demande à la Région de subventionner son projet; et si la Région n'a pas d'argent elle ne renvoie pas le dossier.

Ainsi il faut la conjonction de trois pouvoirs : Etat - Région - Commune.

Le Ministre confirme son intention de légaliser la situation existante.

Quand on fait des égouts on les rend à la commune qui les gère comme elle gère également les stations d'épuration.

En ce qui concerne les trottoirs, il faut qu'on puisse les faire en zone d'agglomération comme il est possible déjà de les réaliser dans les campagnes. Les communes seront associées.

Pour ce qui est des routes, cela fonctionne actuellement par le système de reprise - remise.

Le Ministre déclare qu'il veut que les Régions soient consultées.

Le Ministre explique que si le trafic d'une route communale est important au point de pouvoir l'assimiler à une route de l'Etat, les réparations à réaliser sont trop lourdes pour être supportées par la commune.

Un commissaire estime qu'il se justifierait précisément pour cette raison que ces routes fort fréquentées soient classées parmi les routes de l'Etat.

Le Ministre déclare qu'il est certain que la charge des communes pour l'entretien des voiries va augmenter; il ne faut pas perdre de vue que le trafic progresse en moyenne de 10 p.c. l'an.

Quand il y a saturation, la circulation trouve son chemin, emprunte les voiries communales comme c'est actuellement le cas d'Uccle.

Voilà ce qui guide sa démarche, déclare le Ministre qui rappelle que le Conseil d'Etat n'a émis aucune remarque de fond et invite la Commission à prendre ses responsabilités en votant, si elle l'estime nécessaire, contre le projet de loi.

Tot slot deelt hij mee dat hij van alle Belgische gemeenten honderden voorstellen in verband met uit te voeren projecten heeft ontvangen.

Een lid vraagt of die verzoeken ook afkomstig zijn van gemeenten uit het Vlaams Gewest.

De Minister antwoordt hierop bevestigend.

Een lid wenst dat aan de huidige Brusselse Gewestexecutieve wordt gevraagd haar advies te bevestigen.

Een ander lid wil vernemen welke gevolgen het Sint-Anna-plan voor dit ontwerp heeft.

De Minister deelt mee dat voor 1985 een krediet van 7,5 miljard werd opgevoerd. Dat kan op dit ogenblik uiteraard niet meer.

In ieder geval zal de uitvoering van elk project voortaan ten minste 18 maanden vergen.

Hetzelfde lid wenst te weten over welk bedrag men nu kan beschikken.

De Minister antwoordt dat men in 1987 en 1988 nog over 1 à 1,5 miljard zal kunnen beschikken en dat er dus geen moeilijkheden zullen zijn.

Een commissielid vraagt of het rijkswegennet niet uitgebreid en geherstructureerd kan worden door er bijvoorbeeld de provinciewegen in op te nemen.

De Minister stipt aan dat de Inspectie van Financiën in dat geval de zaak zou kunnen blokkeren. Men zou investeringen moeten doen wanneer het Parlement die toestaat in het kader van de begroting. Dat zal geen moeilijkheden meebrengen. Hetzelfde geldt evenwel niet ingeval wegen overgenomen of overgedragen worden waarbij het onderhoud en het sneeuwruimen daarom door het Rijk zouden moeten worden uitgevoerd.

Op verzoek van een lid geeft de Minister een bondig overzicht van de adviezen van de Gewestexecutieven.

1. De Brusselse Gewestexecutieve is voor de goedkeuring van het ontwerp, op voorwaarde evenwel dat er voorafgaand overleg plaats heeft met de Gewestexecutieven over de inhoud van de jaarlijkse programma's voor investering en uitvoering van werken die voorgesteld zullen worden door de provinciale commissie voor wegeninfrastructuur.

2. De Waalse Gewestexecutieve is niet helemaal tegen de goedkeuring van het ontwerp, doch stelt twee amendementen voor.

Wanneer enerzijds de rioleringswerken langs een rijksweg voltooid zijn, worden de rioleringen overgedragen aan de gemeente die daarover haar akkoord dient te geven.

Anderzijds maken de Gewesten deel uit van de commissies die het programma opstellen en de bouwvergunningen afgeven. Zij treden dus verscheidene malen op. Wat bij amendement wordt voorgesteld komt dus neer op de invoering van een bijkomende wachttijd.

Per slot van rekening verkiest de Minister de huidige tekst te behouden.

Il termine en disant avoir reçu de toutes les communes de Belgique des centaines de propositions de projets à réaliser.

Un membre voudrait savoir si ces demandes émanent également de communes de la Région flamande.

Le Ministre lui répond positivement.

Un membre souhaite demander une confirmation de son avis à l'actuel Exécutif régional bruxellois.

Un autre membre aimerait aussi connaître les conséquences du plan de Val-Duchesse sur le présent projet.

Le Ministre explique que pour 1985 un crédit de 7,5 milliards avait été prévu. Bien entendu, à l'heure actuelle, il n'en est plus question.

De toutes manières la mise en œuvre de tout projet, dans l'avenir, demandera au moins 18 mois.

Le même membre demande de quelle somme on dispose actuellement.

Le Ministre répond qu'en 1987 et 1988 on disposera encore de 1 à 1,5 milliard. Il n'y aura donc pas de problème.

Un commissaire voudrait savoir s'il n'est pas possible d'étendre et de restructurer le réseau de l'Etat en y incorporant par exemple, la voirie provinciale.

Le Ministre déclare que dans ce cas il pourrait y avoir blocage de la part de l'Inspection des Finances. Il faudrait faire des investissements s'ils sont autorisés par le Parlement dans le cadre du budget; cela ne posera pas de problème. Il n'en serait pas de même en cas de reprise ou de cession de voirie où l'entretien et le déneigement incomberaient dès lors à l'Etat.

A la demande d'un membre, le Ministre résume la situation en ce qui concerne les avis des Exécutifs régionaux.

1. L'Exécutif régional bruxellois est favorable à l'adoption de ce projet, à condition de prévoir une concertation préalable avec les Exécutifs régionaux sur le contenu des programmes annuels d'investissements et d'exécution de travaux qui seront proposés par la Commission provinciale d'infrastructures routières.

2. L'Exécutif régional wallon n'est pas absolument opposé à l'adoption du projet, mais propose deux amendements.

Or, d'une part, lorsque les égouts sont terminés sur une route de l'Etat, ils sont remis à la commune, qui doit marquer son accord.

D'autre part, les Régions font partie des Commissions qui font le programme et accordent les permis de bâtir. Elles interviennent donc à plusieurs reprises et ce que proposent les amendements ne fera qu'instaurer un délai d'attente supplémentaire.

Le Ministre préfère en conclusion conserver le texte actuel.

3. De Vlaamse Gewestexecutieve van haar kant heeft negatief geadviseerd. Zij vraagt bovendien dat de statutaire toestand van de wegen (rijks-, provincie- of gemeentewegen) in zijn geheel opnieuw wordt onderzocht. Dit probleem is in studie. Men kan vaststellen dat er nog zeer weinig rijkswegen overblijven.

De Vlaamse Gewestexecutieve stelt voor die wegen naar het Gewest over te hevelen samen met de overeenkomstige kredieten, doch het is niet de taak van de Commissie hier de regeling inzake dotaties, noch de wetten op de gewestvorming te wijzigen.

Verder meent de betrokken Executieve dat de aanleg van rioleringen overeen moet stemmen met de plannen die zij heeft goedgekeurd en dat de rioleringen rechtstreeks overgenomen moeten worden door de waterzuiveringsmaatschappijen.

De Minister is van oordeel dat hij, indien hij voor die maatschappijen zou werken, tevens met hen overeenkomsten zou moeten sluiten, wat zeker tot kritiek zou leiden van het Rekenhof.

Een lid vraagt of dat mogelijk zou zijn ingeval de waterzuiveringsmaatschappijen intercommunale verenigingen zijn.

De Minister meent dat zulks kan, op voorwaarde evenwel dat wanneer de werkzaamheden beëindigd zijn, de collector aan de gemeente overgedragen wordt die hem op haar beurt overdraagt aan een waterzuiveringsmaatschappij.

Verscheidene leden stellen vast dat er eensgezindheid bestaat over de inhoud van § 6 en stellen voor alleen die goed te keuren.

Verscheidene leden wensen dat de oorspronkelijke ontwerp-tekst van verval wordt ontheven. De Regering dient een amendement in om de tekst van het enig artikel te vervangen als volgt :

« ENIG ARTIKEL

Artikel 2 van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds, gewijzigd bij de wetten van 5 januari 1977, 7 november 1979 en 2 juli 1981, wordt aangevuld als volgt :

« § 5. Het Fonds is gemachtigd, met goedvinden van de provincie of van de gemeente de heraanleg en de moderniseringswerken van provincie- en gemeentewegen voor rekening van het Rijk te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren. In aanmerking daarvoor komen de werken die, aan de hand van criteria bepaald bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit en na raadpleging van de betrokken provincie of gemeente, worden opgenomen in jaarprogramma's, die voor elke provincie worden voorgesteld door een provinciale commissie voor wegeninfrastructuur.

De Koning bepaalt de samenstelling en regelt de werking van de provinciale commissies voor wegeninfrastructuur.

Zodra de definitieve oplevering van de werken plaatsgehad heeft, maakt de Minister of zijn afgevaardigde een proces-verbaal op van de overdracht van de nieuwe voorzieningen

3. L'Exécutif régional flamand, quant à lui, émet un avis négatif. Il demande en outre que la situation statutaire des routes (de l'Etat, provinciales ou communales) soit revue dans son ensemble. Une étude de ce problème est en cours. Il est à constater qu'il reste très peu de routes de l'Etat.

L'Exécutif flamand propose qu'elles aillent à la Région avec les crédits correspondants or, il ne nous appartient pas ici de modifier le système des dotations, ni les lois sur la régionalisation.

D'autre part, en ce qui concerne les travaux d'égouttage, le même Exécutif déclare qu'ils doivent concorder avec les plans qu'il a approuvés et être repris directement par les sociétés d'épuration d'eau.

Le Ministre pense que s'il travaille pour ces sociétés il devrait signer avec elles des conventions, ce qui ne manquerait pas de susciter les remarques négatives de la Cour des Comptes.

Un membre désire savoir si cela pourrait se concevoir dans le cas où les sociétés d'épuration sont des intercommunales.

Le Ministre estime que oui, à la condition qu'une fois les travaux terminés le collecteur soit remis à la commune qui le remet ensuite à la société d'épuration.

Plusieurs membres constatent qu'il y a accord sur le contenu du § 6 et proposent de le voter seul.

Plusieurs membres souhaitent que le texte du projet initial soit relevé de caducité. Le Gouvernement dépose un amendement tendant à remplacer le texte de l'article unique par le texte suivant :

« ARTICLE UNIQUE

L'article 2 de la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des Routes, modifiée par les lois des 5 janvier 1977, 7 novembre 1979 et 2 juillet 1981, est complété comme suit :

« § 5. Le Fonds est autorisé, avec l'accord de la province ou de la commune concernée, à financer pour le compte de l'Etat et à exécuter en collaboration avec les services de celui-ci des travaux de réfection et de modernisation de voiries provinciales ou communales. Entrent en ligne de compte à cette fin les travaux qui, sur la base de critères fixés par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, après consultation de la province et de la commune concernée, sont définis dans des programmes annuels proposés pour chaque province par une commission provinciale d'infrastructures routières.

Le Roi détermine la composition et règle le fonctionnement des commissions provinciales d'infrastructures routières.

Dès que la réception définitive des travaux est accordée, le Ministre ou son délégué établit un procès-verbal de remise des nouvelles installations à la commune ou à la province

aan de gemeente of de provincie, die er de volledige verantwoordelijkheid voor draagt vanaf de datum bepaald in het proces-verbaal van overdracht.

§ 6. Het Fonds is gemachtigd werken tot aanleg en verbetering van voetpaden en rioleringen langs de rijkswegen voor rekening van het Rijk te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren.

Zodra de definitieve oplevering van de werken plaatsgehad heeft, maakt de Minister of zijn afgevaardigde een proces-verbaal op van de overdracht van de nieuwe voorzieningen aan de gemeente of de provincie, die er de volledige verantwoordelijkheid voor draagt vanaf de datum bepaald in het proces-verbaal van overdracht. »

Een lid wenst van de Minister te vernemen of het wetsontwerp wel degelijk in het Overlegcomité wordt besproken.

De Minister antwoordt dat hij geen lid is van dat comité, dat hij niet werd opgeroepen om aan de werkzaamheden ervan deel te nemen en dat hij bijgevolg niet op de hoogte is van een eventueel onderzoek van het wetsontwerp door het Overlegcomité.

De Voorzitter van de Commissie verklaart dat volgens de inlichtingen die hij heeft kunnen inwinnen, het wetsontwerp in het Overlegcomité werd besproken, op verzoek van de Eerste Minister. Deze is dus op de hoogte van de meningsverschillen die over dit dossier bestaan.

De Minister verklaart dat hij in dat geval onmiddellijk contact zal opnemen met het Kabinet van de Eerste Minister.

Na de nodige inlichtingen te hebben ingewonnen, verklaart de Minister dat het dossier inderdaad ter sprake is gekomen in het Overlegcomité, op verzoek van de heer Geens, aan wie gevraagd werd een nota te verstrekken tijdens de zitting van 24 maart van het genoemde comité.

De Voorzitter wenst daarop van de Commissie te weten welke houding zij op grond van deze inlichting zal aannemen : de werkzaamheden voortzetten of het resultaat van het onderzoek in het Overlegcomité afwachten ?

De Minister wenst te weten of de Commissie van mening kan veranderen op grond van het advies van het Overlegcomité.

De Voorzitter antwoordt dat het aan de Minister toekomt te beslissen wat er gebeuren moet.

De Minister antwoordt dat iedereen zijn standpunt heeft bekendgemaakt.

Een lid herinnert eraan dat de Gewestexecutieven om advies werd gevraagd en dat niets de voortzetting van de bespreking in de weg staat.

Een ander lid vraagt echter dat het advies van het Overlegcomité zou worden afgewacht.

De Voorzitter meent dat niets de voortzetting van de werkzaamheden van de Commissie in de weg staat.

De bespreking van het wetsontwerp wordt dan ook hervat.

qui en assume l'entière responsabilité à partir de la date prévue au procès-verbal.

§ 6. Le Fonds est autorisé à financer pour le compte de l'Etat et à exécuter en collaboration avec les services de celui-ci des travaux de construction et d'aménagement de trottoirs et d'égouts le long des routes de l'Etat.

Dès que la réception définitive des travaux est accordée, le Ministre ou son délégué établit un procès-verbal de remise des nouvelles installations à la commune ou à la province qui en assume l'entière responsabilité à partir de la date prévue au procès-verbal. »

Un commissaire interroge le Ministre pour savoir si le projet de loi fait effectivement l'objet de discussions au sein du comité de concertation.

Le Ministre répond qu'il n'est pas membre de ce comité, qu'il n'a pas été appelé à participer à ces travaux et que par conséquent il n'est pas au courant d'un éventuel examen du projet de loi par le comité de concertation.

Le Président de la Commission déclare que, selon les informations qu'il a pu obtenir, le projet de loi a été discuté au sein du comité de concertation à la demande du Premier Ministre, ce qui veut dire que celui-ci est au courant des différends qui existent à propos de ce dossier.

Le Ministre déclare que dans ces conditions il va immédiatement prendre contact avec le Cabinet du Premier Ministre pour savoir ce qu'il en est.

Informations prises, le Ministre déclare que le dossier a effectivement été évoqué en comité de concertation à la demande de monsieur Geens, à qui il a été demandé de remettre une note lors de la séance du 24 mars dudit comité.

Le Président interroge ensuite la Commission pour savoir quelle attitude elle compte prendre compte tenu de cette information : continuer les travaux ou attendre le résultat de l'examen du projet de loi en comité de concertation ?

Le Ministre se pose la question de savoir si la Commission peut changer d'avis en fonction de l'avis du comité de concertation.

Le Président dit au Ministre que c'est à lui de juger de ce qu'il faut faire.

Le Ministre répond que tout le monde s'est prononcé.

Un membre rappelle que les avis des Exécutifs régionaux ont été demandés et que rien ne doit empêcher la poursuite de la discussion.

Un autre commissaire demande néanmoins d'attendre l'avis du comité de concertation.

Le Président pense que rien s'oppose à la continuation des travaux de la Commission.

Dès lors la discussion sur le projet de loi reprend.

Een lid herinnert op zijn beurt aan de wijziging die reeds in 1979 werd aangebracht aan de wet op het Wegenfonds.

De wetswijziging werd toen een *conditio sine qua non* genoemd opdat het Departement van Openbare Werken met toestemming van de provincie of de gemeente fietspaden zou kunnen aanleggen.

Het resultaat is echter achteraf beschamend gering gebleken.

Hetzelfde lid wijst erop dat in de regeringsverklaring van einde 1985 was gesteld dat de wetten van 8 en 9 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, volledig en correct zouden worden uitgevoerd.

Het Overlegcomité zou worden herwaardeerd : « Het moet het orgaan zijn waarbinnen de Nationale Overheid en de Gemeenschappen en Gewesten in een geest van loyale samenwerking overleg plegen... » staat in de regeringsverklaring waaraan de Regering is gehouden.

Daarom moet het overleg dat door de Vlaamse Executieve werd gevraagd, onverwijld plaats hebben alvorens de eindstemming over dit ontwerp plaatsvindt.

Op 22 mei 1986 werd de Vlaamse Executieve in de Vlaamse Raad door leden van de oppositie en van de meerderheid ondervraagd over de mogelijke aanpassing van de wetgeving op het Wegenfonds.

Er werd tijdens die Raadsvergadering gesteld dat de onderhouds- en moderniseringswerken aan provincie- en gemeentewegen gewestelijke aangelegenheden zijn en dat bijgevolg de middelen die hiervoor door de nationale instanties beschikbaar zouden worden gesteld, dienen te worden overgedragen aan de ter zake bevoegde instanties, met name de Gewesten.

Hierin bijgevalen door de Vlaamse Raad, oordeelde de Vlaamse Executieve dat het inmiddels doorvoeren van het in het wetsonwerp beoogde gedeelte inzake herstelling en modernisering van provincie- en gemeentewegen onaanvaardbaar is. Het wordt ook niet aanvaardbaar geacht dat via een heroriëntering van nationale kredieten de regionale bevoegdheid wordt aangetast.

Het lid acht het uiterst gevaarlijk voor de verstandhouding tussen de Gewesten van dit land dat de Minister in het Parlement een wet tegen de wil van een Gewest zou pogen door te drukken.

Hetzelfde lid wijst nog op de volgens hem bestaande onbillijke verdeling van de geldmiddelen voor rijkswegenwerken tussen de twee gemeenschappen, die nog onrechtvaardiger zou worden door de nieuwe wet.

Vlaanderen telt 6 100 km rijks- en provinciewegen, Wallonië 7 500 km.

De gemiddelde verkeersdichtheid op de rijkswegen in Vlaanderen is echter bijna het tweevoudige van die in Wallonië. De wanverhouding in het provinciaal wegennet leidt nu reeds tot een onevenwichtige verdeling van de middelen uit het Provinciefonds.

Un commissaire rappelle à son tour la modification qui a déjà été apportée en 1979 à la loi sur le Fonds des Routes.

Cette modification était alors qualifiée de *conditio sine qua non* pour que le département des Travaux publics puisse construire des pistes cyclables avec l'autorisation des provinces et communes.

Ultérieurement, il s'est avéré que le résultat en était honteusement minime.

Le même commissaire rappelle que dans la déclaration gouvernementale de fin 1985 il était dit que les lois des 8 et 9 août 1980 relatives à la réforme des institutions seraient appliquées correctement et intégralement.

Le comité de concertation serait revalorisé : « Il devra être l'organe au sein duquel les autorités nationales et régionales procèdent à la concertation ». Ceci est inscrit dans la déclaration gouvernementale à laquelle le gouvernement est tenu.

Pour cette raison l'échange de vues, demandé par l'Exécutif flamand, doit avoir lieu sans délai avant que le vote final au sujet de ce projet intervienne.

Le 22 mai 1986, l'Exécutif flamand a été interrogé, au Conseil flamand, par l'opposition et par la majorité au sujet d'une adaptation possible de la législation sur le Fonds des Routes.

Il a été dit, au cours de cette séance du Conseil flamand, que les travaux de modernisation et d'entretien des routes communales et provinciales étaient des matières régionalisées et que par conséquent les moyens pour ces travaux devraient être mis à disposition et transférés par les autorités nationales aux instances compétentes en la matière, notamment aux Régions.

Fort de l'appui du Conseil flamand, l'Exécutif flamand était d'avis que l'application du volet prévue dans le projet de loi au sujet des travaux de réparation et de modernisation est inacceptable. Il n'est pas acceptable non plus que, par le biais d'une réorientation des crédits nationaux, une compétence régionale soit entamée.

Le même commissaire estime qu'il serait dangereux pour la bonne entente entre les Régions que le Ministre fasse passer au Parlement une loi contre la volonté d'une Région.

Il attire également l'attention sur la manière — qu'il juge inéquitable — dont les moyens financiers sont actuellement répartis en matière de travaux aux routes de l'Etat entre les deux communautés, chose qui serait encore accentuée par la nouvelle loi.

La Flandre possède 6 100 km de routes de l'Etat et des provinces. La Wallonie 7 500 km.

La densité moyenne des R.N. en Flandre est cependant presque du double de celle de la Wallonie. La disproportion conduit déjà maintenant à une répartition déséquilibrée des moyens du Fonds des provinces.

De indeling van het geheel van het Belgisch wegennet moet worden herzien, mede op basis van de verkeersdrukke op de betrokken wegen.

Volgens de berekening van het lid zal, indien de ontworpen wet zal worden toegepast volgens de uitleg die vroeger door de Minister werd gegeven, het aandeel voor de rijks-wegenbouw nog nadeliger zijn voor het Vlaamse Gewest dan nu reeds het geval is.

Hij baseert zich hierbij op de volgende veronderstellingen :

— Het werkelijk wegeninvesteringsprogramma van het departement zal dit jaar wel niet hoger kunnen zijn dan in 1986, namelijk 12 miljard frank;

— Het aandeel van Vlaanderen in het investeringsprogramma van het Wegenfonds bedraagt sinds 1980 nauwelijks 33 pct. (4 miljard frank), dat van Wallonië 55 pct. (6,4 miljard frank).

Het zogenaamde « evenwicht » op de totale begroting zou volgens een vroeger verslag van de Commissie niet mogen worden verbroken.

— Voor de financiering van de verbetering van gemeenten- en provinciewegen volgens het verlangen van de Minister, zou een jaarlijks budget van 5 miljard frank kunnen worden gereserveerd.

De verdeling van die middelen over de Gewesten zou, rekening houdend met een vroegere verklaring van de Minister, ongeveer in de volgende verhouding geschieden : $\pm$ 53 pct. voor Vlaanderen (2,6 miljard frank) en 39 pct. voor Wallonië (2 miljard frank).

Derhalve bedraagt dan het saldo ten behoeve van de normale investeringen in de rijkswegen in Vlaanderen nog nauwelijks 1,4 miljard frank, zijnde het totaalbedrag van 4 miljard frank te verminderen met 2,6 miljard frank.

Voor Wallonië blijft er dan een bedrag van 4,6 miljard frank over. Dergelijk « globaal evenwicht » is onaanvaardbaar omdat het niet beantwoordt aan de objectieve investeringsbehoeften.

De huidige wanverhouding zou derhalve nog versterken.

In de loop van de Commissievergadering wordt een amendement ingediend strekkende de § 5 te doen vervallen.

« Subsidiair wordt voorgesteld :

« Na het eerste lid van § 5, zoals voorgesteld door dit artikel, de volgende tekst toe te voegen :

« De voor de uitvoering van deze werken beschikbare middelen worden over de provincies verdeeld in recht evenredige verhouding met het gemiddeld aantal dodelijke verkeersongevallen per provincie gedurende de jongste vijf jaar voorafgaand aan het begrotingsjaar waarvoor de kredieten worden goedgekeurd. »

Verantwoording

« De bevordering van de verkeersveiligheid is het hoofdmotief van het ontwerp van wet. Zoals aangestipt in de memorie

La classification globale du réseau routier belge devrait être revue, également en fonction de la densité du trafic des routes concernées.

D'après les calculs de ce commissaire, la part des travaux aux routes de l'Etat sera encore plus désavantageuse pour la Région flamande si le projet de loi est appliqué conformément aux explications que le Ministre a données antérieurement.

Il se base pour cela sur les suppositions suivantes :

— Le programme réel des investissements routiers du département ne sera pas plus élevé qu'en 1986, c'est-à-dire 12 milliards de francs.

— La part de la Flandre dans le programme d'investissement du Fonds des Routes s'élève à peine à 33 p.c. (4 milliards de francs) et 55 p.c. (6,4 milliards de francs) pour la Wallonie.

Le soi-disant « équilibre » sur l'ensemble du budget ne peut pas être rompu d'après un rapport établi antérieurement par la Commission.

— Pour le financement de l'amélioration des routes communales et provinciales selon les vœux du Ministre, il faudrait réserver annuellement un budget de 5 milliards de francs.

La répartition de ces moyens aux Régions — et en tenant compte des déclarations antérieures du Ministre — se ferait dans la proportion suivante : $\pm$ 53 p.c. pour la Flandre (2,6 milliards de francs) et 39 p.c. pour la Wallonie (2 milliards de francs).

Par conséquent le solde au profit des investissements normaux aux Routes de l'Etat, s'élèverait à peine à 1,4 milliard de francs, soit le montant de 4 milliards de francs dont on soustrait 2,6 milliards de francs.

Pour la Wallonie, il reste alors un montant de 4,6 milliards de francs. Un tel « équilibre global » est inacceptable puisqu'il ne répond pas aux besoins objectifs en investissements.

Le déséquilibre actuel serait, par conséquent, encore aggravé.

Au cours de la réunion de la Commission, un amendement est déposé visant à supprimer le § 5.

« Subsidiairement il est proposé :

« Après le premier alinéa du § 5 proposé par cet article, ajouter la disposition suivante :

« Les moyens disponibles pour l'exécution des travaux sont répartis entre les provinces selon un pourcentage proportionnel au nombre moyen d'accidents mortels de la circulation par province survenus au cours des cinq dernières années précédant l'année budgétaire pour laquelle les crédits sont approuvés. »

Justification

« L'argument de la sécurité routière est le motif principal du projet de loi. Ainsi qu'il est stipulé dans l'exposé des

van toelichting zullen veel ongevallen voorkomen worden door een betere aanleg en uitrusting van de wegen op de plaats van het ongeval.

Het Departement van Openbare Werken is nationaal. De behoeften aan investeringen moeten derhalve voor gans het land volgens dezelfde criteria worden gemeten.

Inherent aan een nationaal departement is dat de jaarlijkse beschikbare middelen worden ingezet volgens de reële behoeften en niet volgens gewestelijke verdeelsleutels.

De voorgestelde maatstaf is derhalve de meest objectieve om de behoefte aan investering uit verkeersveiligheidsoverwegingen te meten.

Het aantal dodelijke ongevallen wordt geteld en is bekend uit gegevens verzameld door het Nationaal Instituut voor de Statistiek.

Het betreft de bestrijding van de verkeersongevalligheid. Hier is sociale solidariteit nodig over de grenzen van de gemeenschappen en gewesten heen, zoals geschiedt in de ziekteverzekering, de arbeidsongevallen, de werkloosheid, enz.»

Een lid verklaart dat men een totaalbeeld moet blijven behouden en het probleem rustig en op nationaal vlak moet aanpakken. Het zou in dat opzicht interessant zijn om per gewest een vergelijkende tabel op te stellen van de investeringen in het geheel van de infrastructuursectoren (O.W., P.T.T., Verkeerswezen).

Een ander commissielid vraagt dat de nota van zijn collega betreffende de investeringen bij het verslag zou worden gevoegd.

De Voorzitter merkt op dat in een verslag over een specifiek ontwerp niet alles kan worden opgenomen.

Een commissielid vraagt om de verdeelsleutels te kennen die bij koninklijk besluit zullen worden vastgesteld, terwijl een ander lid vraagt hoe het staat met de kredieten voor het jaar 1986, die bestemd waren voor de toepassing van het ontwerp.

De Minister verklaart in dat verband dat er in dit dossier elementen zijn die niet en andere die wel tot zijn bevoegdheid en tot die van de Commissie behoren.

Tot de eerste categorie behoren de gewestelijke verdeelsleutel en de dotaties.

De Minister verwijst naar het verslag over hetzelfde wetsontwerp, dat door de Commissie goedgekeurd werd tijdens de vorige zittingsperiode.

De verdeelsleutel die in dit verslag voorkomt, volgt de regels die door het Parlement werden vastgelegd.

De Minister herinnert eraan dat deze verdeelsleutel ieder jaar evolueert en hij eraan vasthoudt om iedere willekeur te vermijden.

Bovendien, wanneer een weg zich in een slechte staat bevindt dan is het de machine die het percentage van de beschadiging vaststelt. Zo kan eveneens elke willekeur worden uitgesloten.

motifs, beaucoup d'accidents seront évités grâce à une meilleure exécution et équipement des routes sur le lieu de l'accident.

Le Département des Travaux publics est national, les besoins en investissements doivent dès lors être mesurés pour tout le pays suivant les mêmes critères.

Il est inhérent à un département national que les ressources disponibles annuellement soient affectées selon les besoins réels et non suivant des clés de répartition régionales.

Le critère proposé, en ordre subsidiaire est dès lors le plus objectif pour mesurer les besoins en ce qui concerne les investissements basés sur les considérations de sécurité routière.

Le nombre d'accidents mortels est connu car ils sont comptabilisés sur base de données recueillies par l'Institut national de statistique.

Il s'agit de combattre l'insécurité routière. Ceci nécessite une solidarité sociale par delà les frontières communautaires et régionales, comme cela se passe en matière d'assurance-maladie, d'accidents de travail, de chômage, etc.»

Un membre déclare qu'il faut garder une vue d'ensemble et aborder le problème sereinement dans une perspective nationale. Il serait intéressant à ce propos de dresser un relevé comparatif par Région des investissements dans l'ensemble des secteurs de l'infrastructure (T.P., P.T.T., communications).

Un autre commissaire demande que soit jointe au rapport la note de son collègue, relative aux investissements.

Le Président intervient pour faire remarquer que l'on ne peut pas tout mettre dans un rapport relatif à un projet particulier.

Un commissaire demande à connaître les critères de répartition qui seront fixés par arrêté royal tandis qu'un autre demande ce qu'il advient des crédits de l'année 1986 réservés pour l'application du projet.

Le Ministre intervient et déclare que dans ce dossier il y a des éléments qui nous échappent et d'autres qui sont de sa compétence et de celle de la Commission.

Parmi ceux qui échappent, il faut citer la clé de répartition régionale et les dotations.

Le Ministre renvoie au rapport de la commission concernant ce même projet de loi et approuvé sous la législation précédente par cette Commission.

Dans ce rapport la clé de répartition retenue est celle qui figure dans les règles fixées par le Parlement.

Le Ministre rappelle que cette clé évolue chaque année et que c'est pour cette raison qu'il s'y est raccroché de façon à éviter tout arbitraire.

De plus, lorsque la route est dégradée, c'est la machine qui détermine le pourcentage de dégradation, cela permet aussi d'éviter l'arbitraire.

Waarover wel betwisting bestaat zegt de Minister, zijn de Commissies voor Wegeninfrastructuur (C.W.I.) en niet de Commissies voor Ongevallen in het Verkeer (C.O.V.).

De Gewesten zijn vertegenwoordigd in de C.W.I., onderstreept de Minister vervolgens.

Bovendien is het algemeen plan met de voorstellen van het C.W.I. aan de Gewesten overgezonden voor de toelating tot drukken.

Tenslotte komt het Gewest tussen in de procedure voor het uitreiken van een bouwvergunning.

Ook verklaart de Minister dat het enerzijds wenselijk is een meerjarenplan op te maken, omdat hij onmogelijk een plan kan in acht nemen dat jaar per jaar wordt opgesteld en dat aan iedereen toch het percentage wordt gegarandeerd dat hem toekomt.

Wat het ene jaar niet is geschied zal het volgende jaar gebeuren.

De Minister verbindt er zich toe de cijfers van de dotaties te doen naleven.

Hij herinnert eraan dat het normaal is dat er de laatste jaren meer investeringen in autowegen zijn in Wallonië, omdat juist in dit Gewest het nationale autowegenprogramma diende voltooid te worden.

Wat de herziening van de incorporatie van de Rijkswegen betreft onderstreept de Minister dat hij in principe akkoord gaat met een herziening van de lijst van de Rijkswegen.

Er is echter geen sprake van dat de kleine wegen er in zouden opgenomen worden; evenmin zal het aantal kilometer worden gewijzigd om in overeenstemming te zijn met de verdeelsleutel.

Anderzijds merkt hij op dat hij ieder jaar, tijdens de maand oktober, overdrachten moet doen om het evenwicht te handhaven, voor de Wegen, Waterwegen of de Gebouwen.

Voor de jaren 1986 en 1987 is er niets geregeld voor de toepassing van deze wet, vermits ze nog niet aangenomen is.

Het Parlement keurt de begroting goed en bepaalt de bedragen die zullen aangewend worden voor de uitvoering van deze wet, wanneer zij eenmaal aangenomen is.

Een commissielid stelt vast dat de toegewezen som niet in mindering zal worden gebracht van de bedragen die voor andere sectoren waren bestemd (Wegen, Waterwegen en Gebouwen) en dat het evenwicht in stand zal worden gehouden.

De Minister herinnert eraan dat de verdeling ook geschiedt op basis van de werken die in uitvoering zijn.

Het is zo dat vanaf volgend jaar er niet zoveel miljarden meer aan Zeebrugge dienen besteed en dat er voor de autowegen nog slechts een paar vakken voltooid moeten worden.

Ce qui est contesté, poursuit le Ministre ce sont les Commissions d'Infrastructures routières (C.I.R.) et non les Commissions des accidents de la route (C.A.R.).

Or, précise le Ministre, les Régions sont représentées dans les C.I.R.

De plus, le plan général reprenant les propositions des C.I.R. est transmis à la Région pour l'imprimatur.

Enfin, la Région intervient dans la procédure de délivrance du permis de bâtir.

De plus, le Ministre déclare, d'une part, souhaiter établir un plan pour plusieurs années car il lui est impossible de respecter un plan année par année, et d'autre part, garantir le pourcentage de crédit qui revient à chacun.

Ce qui n'est pas fait une année le sera l'année suivante.

Le Ministre s'engage à garantir le respect des chiffres des dotations.

Il rappelle qu'en ce qui concerne les investissements autoroutiers il est normal que durant ces dernières années il y ait eu plus d'investissements en Wallonie étant donné que c'est dans cette région qu'il fallait terminer le programme autoroutier national.

En ce qui concerne la révision de l'incorporation des routes de l'Etat, le Ministre précise qu'il est d'accord sur le principe d'une révision du catalogue des routes d'Etat.

Il n'est cependant pas question d'y incorporer les routes de petites dimensions ni de modifier le kilométrage pour qu'il soit conforme aux clés de répartition.

Il peut remarquer d'autre part que chaque année au mois d'octobre il doit opérer des transferts pour maintenir les équilibres soit dans les Routes, soit dans les Voies hydrauliques ou les Bâtiments.

Pour les années 1986 et 1987, rien n'a été prévu pour l'application de la loi en projet puisqu'elle n'est pas votée.

C'est le Parlement qui votera les budgets et qui déterminera le montant affecté à l'application de cette loi lorsqu'elle sera votée.

Un commissaire intervient pour déclarer qu'il constate que la somme affectée ne viendra pas en déduction des sommes prévues pour les autres secteurs (Routes, Voies hydrauliques et Bâtiments) et que les équilibres seront maintenus.

Le Ministre précise que la répartition se fait aussi en fonction des travaux en cours.

C'est ainsi que l'année prochaine il n'y aura plus autant de milliards à consacrer à Zeebrugge et que pour les autoroutes il ne reste plus que quelques tronçons à terminer.

Voor Antwerpen voorziet de Minister nog ongeveer twee miljard voor 1988 en dat moet dan het einde zijn.

Bijgevolg moet de aanwending van de begroting worden herdacht : zij moet gericht worden op een beter onderhoud van de wegen ten einde te verhinderen dat er naast een goed onderhouden rijkswegennet een lokaal wegennet zou bestaan dat zich in slechte staat bevindt.

De Minister onderstreept nogmaals dat hij in de praktijk regels wil toepassen die elke willekeur uitsluiten.

In verband met de overname van het plaatselijke wegennet door het Rijk, merkt een lid op dat deze procedure niet meer wordt toegepast en vraagt of het wetsontwerp in de plaats zal komen van deze methode.

Een ander lid herinnert eraan dat de Commissie sedert verscheidene jaren een debat vraagt over het verkeersbeleid en vraagt volgens welke criteria de prioriteiten zullen worden vastgelegd en hoe de Commissies voor wegeninfrastructuur zullen worden samengesteld.

In dat verband verwijst de Minister de spreker naar het verslag dat werd goedgekeurd tijdens de vorige zittingsperiode.

Een lid dringt erop aan dat het bestaande evenwicht zou worden behouden.

In antwoord op de vraag betreffende de procedure voor overname van het plaatselijke wegennet door het Rijk, wijst de Minister op de procedure moeilijkheden bij dat systeem, met name het voorafgaand akkoord van de Inspectie van Financiën, en de bekendmaking in het *Staatsblad* van het koninklijk besluit betreffende de overname van de wegen.

De Minister herinnert er eveneens aan dat sommige aanvragen voor overname reeds zeven jaar aanslepen.

De Minister deelt mee dat voor het C.W.I.-programma dezelfde verdeelsleutel zal worden toegepast als voor de nationale begroting, d.w.z. 52,75 pct. voor Vlaanderen, 7,82 pct. voor Brussel, en 39,43 pct. voor Wallonië.

Aansluitend hierop wordt aan de Minister gevraagd of, ongeacht de toepassing van de voorgestelde wetwijziging, de middelen voor de traditionele opdrachten van het Ministerie inzake wegenbouw volgens de objectieve behoeften zullen worden verdeeld.

Aangezien het antwoord positief is, oordeelt de indiener zijn amendementen niet te moeten handhaven.

Hij deelt mee dat hij zich, gezien de verklaring van de Minister, bij de stemming zal onthouden. Hij dringt aan dat het overleg met de Vlaamse Executieve over deze aangelegenheid onverwijld zou plaatshebben. Het betreft immers een materie die bij de wet van 8 augustus 1980 werd geregionaliseerd.

Gezien de wettelijke op de gewestvorming van 1980 vraagt de Voorzitter een afzonderlijke stemming over § 5, alvorens de tekst van het regeringsamendement in stemming te brengen.

Pour Anvers, le Ministre prévoit encore quelque 2 milliards pour 1988 et puis ce sera fini.

Il faut dès lors repenser l'utilisation du budget et l'orienter vers un meilleur entretien des routes afin d'éviter qu'à côté d'un réseau d'Etat en bon état n'existe un réseau local déficient.

Et le Ministre insiste sur le fait qu'il veut mettre en pratique des règles qui évitent l'arbitraire.

Un commissaire évoque la reprise des routes locales par l'Etat, remarque que cette procédure n'est plus utilisée et demande si le projet de loi constitue un substitut à cette méthode.

Un autre membre intervient pour rappeler que depuis plusieurs années la commission demande un débat sur la politique des transports et demande quels seraient les critères pour fixer les priorités et comment seraient composées les Commissions d'Infrastructures routières.

A ce sujet le Ministre renvoie l'intervenant au rapport approuvé lors de la législature précédente.

Un membre insiste pour que les équilibres existants soient maintenus.

En réponse à la question concernant la procédure de reprise des voiries locales par l'Etat, le Ministre rappelle les difficultés de procédure que connaît ce système, notamment l'accord préalable de l'Inspection des Finances, et la publication au *Moniteur* de l'arrêté royal relatif à la reprise de voiries.

Le Ministre rappelle également que certaines demandes de reprises traînent depuis sept ans.

Le Ministre annonce que le budget du programme C.I.R. sera soumis à la même clé de répartition que le budget national, à savoir 52,75 p.c. pour la Flandre, 7,82 p.c. pour Bruxelles, et 39,43 p.c. pour la Wallonie.

Complémentairement à ce qui précède, on demande au Ministre qu'indépendamment de l'application de la modification de la loi proposée, la répartition des moyens pour les missions traditionnelles du Ministère en matière de construction routière se fasse suivant des besoins objectifs.

Etant donné la réponse positive du Ministre, l'auteur des amendements les retire.

Vu la déclaration du Ministre, il déclare qu'il s'abstiendra au vote. Il insiste pour que la concertation avec l'Exécutif flamand ait lieu sans délai. Il s'agit ici d'une matière qui a été régionalisée en vertu de la loi du 8 août 1980.

Avant de mettre aux voix le texte proposé par voie d'amendement par le Gouvernement, le Président demande un vote séparé sur le § 5 du projet par respect pour les lois de 1980 sur la régionalisation.

STEMMING

De aldus geamendeerde § 5 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 1 stem, bij 7 onthoudingen.

Het aldus geamendeerde enig artikel van het ontwerp van wet wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 1 stem, bij 7 onthoudingen.

Dit verslag is goedgekeurd bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

De Rapporteur,
J. BOCK.

De Voorzitter,
F. DE BONDT.

VOTE

Le § 5 ainsi amendé est adopté par 10 voix contre 1 et 7 abstentions.

L'ensemble de l'article unique du projet de loi ainsi amendé a été adopté par 10 voix contre 1 et 7 abstentions.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 14 membres présents.

Le Rapporteur,
J. BOCK.

Le Président,
F. DE BONDT.

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

ENIG ARTIKEL

Artikel 2 van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds, gewijzigd bij de wetten van 5 januari 1977, 7 november 1979 en 2 juli 1981, wordt aangevuld als volgt :

« § 5. Het Fonds is gemachtigd, met goedvinden van de provincie of van de gemeente de heraanleg en de moderniseringswerken van provincie- en gemeentewegen voor rekening van het Rijk te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren. In aanmerking daarvoor komen de werken die, aan de hand van criteria bepaald bij in Ministeraad overlegd koninklijk besluit en na raadpleging van de betrokken provincie of gemeente, worden opgenomen in jaarprogramma's, die voor elke provincie worden voorgesteld door een provinciale commissie voor wegeninfrastructuur.

De Koning bepaalt de samenstelling en regelt de werking van de provinciale commissies voor wegeninfrastructuur.

Zodra de definitieve oplevering van de werken plaatsgehad heeft, maakt de Minister of zijn afgevaardigde een proces-verbaal op van de overdracht van de nieuwe voorzieningen aan de gemeente of de provincie, die er de volledige verantwoordelijkheid voor draagt vanaf de datum bepaald in het proces-verbaal van overdracht.

§ 6. Het Fonds is gemachtigd werken tot aanleg en verbetering van voetpaden en rioleringen langs de rijkswegen voor rekening van het Rijk te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren.

Zodra de definitieve oplevering van de werken plaatsgehad heeft, maakt de Minister of zijn afgevaardigde een proces-verbaal op van de overdracht van de nieuwe voorzieningen aan de gemeente of de provincie, die er de volledige verantwoordelijkheid voor draagt vanaf de datum bepaald in het proces-verbaal van overdracht. »

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

ARTICLE UNIQUE

L'article 2 de la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des Routes, modifiée par les lois des 5 janvier 1977, 7 novembre 1979 et 2 juillet 1981, est complété comme suit :

« § 5. Le Fonds est autorisé, avec l'accord de la province ou de la commune concernée, à financer pour le compte de l'Etat et à exécuter en collaboration avec les services de celui-ci des travaux de réfection et de modernisation de voiries provinciales ou communales. Entrent en ligne de compte à cette fin les travaux qui, sur la base de critères fixés par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, après consultation de la province et de la commune concernée, sont définis dans des programmes annuels proposés pour chaque province par une commission provinciale d'infrastructures routières.

Le Roi détermine la composition et règle le fonctionnement des commissions provinciales d'infrastructures routières.

Dès que la réception définitive des travaux est accordée, le Ministre ou son délégué établit un procès-verbal de remise des nouvelles installations à la commune ou à la province qui en assume l'entière responsabilité à partir de la date prévue au procès-verbal.

§ 6. Le Fonds est autorisé à financer pour le compte de l'Etat et à exécuter en collaboration avec les services de celui-ci des travaux de construction et d'aménagement de trottoirs et d'égouts le long des routes de l'Etat.

Dès que la réception définitive des travaux est accordée, le Ministre ou son délégué établit un procès-verbal de remise des nouvelles installations à la commune ou à la province qui en assume l'entière responsabilité à partir de la date prévue au procès-verbal. »

BIJLAGE I

Advies van de Brusselse Gewestexecutieve

(15 juli 1986)

« De Brusselse Gewestexecutieve brengt een gunstig advies uit over het wetsontwerp betreffende het Wegenfonds, op voorwaarde dat wordt voorzien in een voorafgaand overleg met de bevoegde leden van de Gewestexecutieve, over de inhoud van de jaarlijkse programma's voor investering en voor uitvoering van werken, die zullen worden voorgesteld door de Provinciale Commissie voor Wegeninfrastructuur. »

ANNEXE I

Avis de l'Exécutif régional bruxellois

(15 juillet 1986)

« L'Exécutif régional bruxellois émet un avis favorable sur le projet de loi relatif au Fonds des Routes, à condition que soit prévue une concertation préalable avec les membres compétents de l'Exécutif régional, sur le contenu des programmes annuels d'investissements et d'exécution de travaux, qui seront proposés par la Commission provinciale d'infrastructures routières. »

BIJLAGE II

Advies van de Vlaamse Gewestexecutieve van 30 april 1986

1. De Vlaamse Executieve betuigt haar akkoord met het wetsontwerp houdende de wijziging van de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds met betrekking tot de bepalingen waarbij voorzien wordt dat het Wegenfonds gemachtigd wordt tot het aanleggen en verbeteren van voetpaden en rioleringen langs de rijkswegen mits aan de volgende voorwaarden tegemoet gekomen wordt :

a) de in dit wetsontwerp bedoelde rioleringen dienen te kaderen in de door het Vlaamse Gewest goedgekeurde rioleringsplannen;

b) ook de door de waterzuiveringsmaatschappijen (V.W.Z. en W.Z.K.) beheerde collectoren langs de rijkswegen, welke moeten kaderen in de door het Vlaamse Gewest goedgekeurde waterzuiveringsplannen (A.W.P.), dienen in dit wetsontwerp te worden opgenomen gezien de problematiek ervan analoog is aan deze van de gemeentelijke rioleringen bedoeld in het wetsontwerp.

2. De Vlaamse Executieve verzoekt de Minister van Openbare Werken te willen overgaan, in overleg met de Gewestexecutieven, tot een globale herziening van de classificatie van het Belgisch wegennet op basis van objectieve en functionele criteria.

3. De Vlaamse Executieve bevestigt dat de onderhouds- en moderniseringswerken van provincie- en gemeentewegen een gewestelijke aangelegenheid is en dat bijgevolg de middelen die hiervoor door de nationale instanties zouden ter beschikking worden gesteld dienen overgedragen te worden aan de ter zake bevoegde instanties, m.n. de Gewesten.

De Vlaamse Executieve is dan ook van oordeel dat het inmiddels doorvoeren van het in het wetsontwerp beoogde luik inzake herstelling en modernisering van provincie- en gemeentewegen onaanvaardbaar is.

ANNEXE II

Avis de l'Exécutif régional Flamand du 30 avril 1986
(Traduction)

1. L'Exécutif flamand marque son accord sur le projet de loi modifiant la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des routes en ce qui concerne les dispositions qui prévoient que ledit Fonds est autorisé à construire et à aménager des trottoirs et des égouts le long des routes de l'Etat, à la condition que les conditions suivantes soient remplies :

a) les égouts visés dans le projet de loi en question doivent cadrer avec les projets d'égoutage approuvés par la Région flamande;

b) il faut inclure dans le projet de loi les collecteurs gérés par les sociétés d'épuration des eaux (V.W.Z. et W.Z.K.) et situés le long des routes de l'Etat, lesquels collecteurs doivent cadrer avec les projets d'épuration des eaux approuvés par la Région flamande (A.W.P.), étant donné que leur problématique est analogue à celle des égouts communaux visés dans le projet de loi.

2. L'Exécutif flamand prie le Ministre des Travaux publics de bien vouloir procéder, après avoir consulté les exécutifs régionaux, à une révision globale de la classification du réseau routier belge sur la base de critères objectifs et fonctionnels.

3. L'Exécutif flamand confirme que les travaux d'entretien et de modernisation de la voirie provinciale et communale sont une matière régionale et que dès lors, les moyens financiers qui seraient libérés à cette fin par les instances nationales doivent être transférés aux autorités compétentes en la matière, à savoir les Régions.

Par conséquent, l'Exécutif flamand considère qu'il est inacceptable, entretemps, de mettre à exécution le volet du projet de loi, qui est relatif aux travaux de réfection et de modernisation de la voirie provinciale et communale.

BIJLAGE III

Advies van de Waalse Gewestexecutieve

De Executieve heeft het ontwerp onderzocht en brengt het volgende advies uit :

Zij stelt vast dat het ontwerp geen rekening houdt met de wet van 8 augustus 1980 inzake de hervorming van de instellingen en de gewestelijke autonomie aantast.

De modernisering en de herstelling van de gemeentelijke en provinciale wegen door het Wegenfonds is immers een bijzondere vorm van subsidie terwijl « de toelagen voor werken uit te voeren door de provincies, door de gemeenten ... » tot de bevoegdheid van de Gewesten behoren (artikel 6, § 1, VIII, 3°, van de wet).

Daarom stelt de Executieve de volgende amendementen voor op de tekst die momenteel wordt besproken in de Commissie voor de Infrastructuur van de Senaat.

GEAMENDEERDE TEKST

§ 5. Het Fonds is gemachtigd, met goedvinden van de betrokken Executieven, de heraanleg en de moderniseringswerken van provinciale en gemeentewegen voor rekening van het Rijk te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren, inbegrepen de nodige herinrichting van de omliggende gebouwen volgens de principes van een goede ruimtelijke ordening alsook de nodige onteigeningen.

In aanmerking daarvoor komen de werken die, aan de hand van criteria bepaald bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit na advies van de Gewestexecutieven, worden opgenomen in jaarprogramma's die door de betrokken Executieven aan het Fonds worden voorgesteld en voor elke provincie worden opgesteld door een provinciale commissie voor wegeninfrastructuur.

De Koning bepaalt de samenstelling en regelt de werking van de provinciale commissies voor wegeninfrastructuur.

Zodra de definitieve oplevering van de werken plaatsgehad heeft, maakt de Minister of zijn afgevaardigde een proces-verbaal op van de overdracht van de nieuwe voorzieningen aan de gemeente of de provincie, die er de volledige verantwoordelijkheid voor draagt vanaf de datum bepaald in het proces-verbaal van overdracht.

§ 6. Het Fonds is gemachtigd om werken tot aanleg en verbetering van rioleringen langs de rijkswegen voor rekening van het Rijk te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren, en dit met goedvinden van de betrokken Gewestexecutieve.

Zodra de definitieve oplevering van de werken plaatsgehad heeft, maakt de Minister of zijn afgevaardigde een proces-verbaal op van de overdracht van de nieuwe voorzieningen aan de gemeente of provincie, die er de volledige verantwoordelijkheid voor draagt vanaf de datum bepaald in het proces-verbaal van overdracht.

§ 7. Het Fonds is gemachtigd om werken tot aanleg en verbetering van voetpaden langs de rijkswegen voor rekening van het Rijk te financieren en in samenwerking met de rijksdiensten uit te voeren, en dit met goedvinden van de betrokken Gewestexecutieve.

ANNEXE III

Avis de l'Exécutif régional wallon

L'Exécutif a examiné le projet repris en objet et émet l'avis suivant :

Il constate que ce projet méconnaît les termes de la loi du 8 août 1980 de réformes institutionnelles et porte atteinte à l'autonomie régionale.

En effet, la modernisation et la réfection des routes communales et provinciales par le Fonds des routes, constituent en fait une forme particulière de subvention alors que « les subsides pour les travaux à exécuter par les provinces et les communes » sont de la compétence des Régions (article 6, § 1^{er}, VIII, 3°, de la loi).

Pour ces motifs, l'Exécutif propose les amendements suivants au texte actuellement discuté en Commission d'infrastructure du Sénat.

TEXTE AMENDE

§ 5. Le Fonds est autorisé, avec l'accord des Exécutifs concernés, à financer pour le compte de l'Etat et à exécuter, en collaboration avec les services de celui-ci, des travaux de réfection et de modernisation de voiries provinciales ou communales, en ce compris les réappropriations du site bâti environnant justifiées par le bon aménagement des lieux ainsi que les expropriations nécessaires.

Entrent en ligne de compte à cette fin, les travaux qui, sur base de critères fixés par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres après avis des Exécutifs régionaux, sont inscrits dans des programmes annuels présentés au Fonds par les Exécutifs concernés et établis pour chaque province par une commission provinciale d'infrastructure.

Le Roi détermine la composition et règle le fonctionnement des commissions provinciales d'infrastructures routières.

Dès que la réception définitive des travaux est accordée, le Ministre ou son délégué établit un procès-verbal de remise des nouvelles installations à la commune ou à la province qui en assume l'entière responsabilité à partir de la date prévue au procès-verbal.

§ 6. Le Fonds est autorisé à financer pour le compte de l'Etat et à exécuter, en collaboration avec les services de celui-ci, des travaux de construction et d'aménagement d'égouts le long des routes de l'Etat, et ce avec l'accord de l'Exécutif régional concerné.

Dès que la réception définitive des travaux est accordée, le Ministre ou son délégué établit un procès-verbal de remise des nouvelles installations à la commune ou à la province qui en assume l'entière responsabilité à partir de la date prévue au procès-verbal.

§ 7. Le Fonds est autorisé à financer pour le compte de l'Etat et à exécuter, en collaboration avec les services de celui-ci, des travaux de construction et d'aménagement de trottoirs le long des routes de l'Etat, et ce avec l'accord de l'Exécutif régional concerné.

Zodra de definitieve oplevering van de werken plaatsgehad heeft, maakt de Minister of zijn afgevaardigde een proces-verbaal op van de overdracht van de nieuwe voorzieningen aan de gemeente of de provincie, die er de volledige verantwoordelijkheid voor draagt vanaf de datum bepaald in het proces-verbaal van overdracht.

De Executieve herinnert tenslotte aan haar verklaring inzake gewestelijk beleid, waarin zij aan de nationale regering de oprichting vraagt van een Fonds gestijfd door de begroting van Openbare Werken waarop de gewesten en de gemeenten trekkingsrechten zouden hebben om werken te financieren voor stedelijke, landelijke en industriële vernieuwingsprojecten alsook werken gesubsidieerd door de plaatselijke besturen.

Dès que la réception définitive des travaux est accordée, le Ministre ou son délégué établit un procès-verbal de remise des nouvelles installations à la commune ou à la province qui en assume l'entière responsabilité à partir de la date prévue au procès-verbal.

Enfin, l'Exécutif rappelle sa déclaration de politique régionale dans laquelle il demande au Gouvernement national la création d'un Fonds alimenté par le budget des Travaux publics sur lequel les Régions et les communes auraient un droit de tirage pour financer les travaux de rénovations urbaine, rurale et industrielle ainsi que des travaux subsideés aux pouvoirs locaux.