

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1984-1985

5 JULI 1985

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1985

WETSONTWERP

houdende aanpassing van de begroting
van het Ministerie van Openbare Werken
van het begrotingsjaar 1984

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER CARDOEN

De begroting en het wetsontwerp werden besproken in openbare commissievergadering.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Baudson.

A. — Leden : de heren Cardoen, Coppieters, Desutter, Dhoore, Th. Kelchtermans, le Hardy de Beaulieu, Lernoux, Vankeirsbilck. — de heren Anselme, Baudson, Bogaerts, Derycke, M. Harmegnies, Rigo, Van Elewyck. — de heren A. Claes, Daems, De Decker, Huylebrouck, Pierard, Van Renterghem. — de heren Gabriels, Somers.

B. — Plaatsvervangers : de heren Ansoms, Beerden, Breyne, Grafé, Jérôme, L. Kelchtermans, Marchand, M. Olivier, Willems. — de heren Féaux, Guillaume, Leclercq, Mathot, Peuskens, Ramaekers, Van der Biest, Vanderheyden. — de heren Anthuenis, D'hondt, Evers, Heughebaert, L. Michel, Taelman, Mevr. Van den Poel-Welkenhuysen. — de heren De Beul, De Mol, Meyntjens.

Zie :

4-XVI (1984-1985) :

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

5-XVI (1984-1985) :

- N° 1 : Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1984-1985

5 JUILLET 1985

BUDGET

du Ministère des Travaux publics
pour l'année budgétaire 1985

PROJET DE LOI

ajustant le budget
du Ministère des Travaux publics
de l'année budgétaire 1984

RAPPORT

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

PAR M. CARDOEN

Le budget et le projet de loi ont été examinés en réunion publique de commission.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Baudson.

A. — Membres : MM. Cardoen, Coppieters, Desutter, Dhoore, Th. Kelchtermans, le Hardy de Beaulieu, Lernoux, Vankeirsbilck. — MM. Anselme, Baudson, Bogaerts, Derycke, M. Harmegnies, Rigo, Van Elewyck. — MM. A. Claes, Daems, De Decker, Huylebrouck, Pierard, Van Renterghem. — MM. Gabriels, Somers.

B. — Suppléants : MM. Ansoms, Beerden, Breyne, Grafé, Jérôme, L. Kelchtermans, Marchand, M. Olivier, Willems. — MM. Féaux, Guillaume, Leclercq, Mathot, Peuskens, Ramaekers, Van der Biest, Vanderheyden. — MM. Anthuenis, D'hondt, Evers, Heughebaert, L. Michel, Taelman, Mme Van den Poel-Welkenhuysen. — MM. De Beul, De Mol, Meyntjens.

Voir :

4-XVI (1984-1985) :

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

5-XVI (1984-1985) :

- N° 1 : Projet de loi.

INHOUD

	Blz.
I. — Algemene bespreking	2
A. Algemeen	2
1. Begrotingstechniek	2
2. Regionalisering	3
3. Algemeen overzicht en kosten-baten-analyse	4
4. Wegen	7
5. Waterwegen	9
6. Personeel	10
7. Prijzen van de overheidsopdrachten	11
B. Wegen en fietspaden	12
C. Waterwegen	20
D. Personeel	26
E. Gebouwen	27
F. Varia	28
II. — Bespreking van de artikelen en stemmingen	29

SOMMAIRE

	Pages
I. — Discussion générale	2
A. Généralités	2
1. Technique budgétaire	2
2. Régionalisation	3
3. Vue d'ensemble et analyse coûts-bénéfices	4
4. Routes	7
5. Voies navigables	9
6. Personnel	10
7. Prix des marchés publics	11
B. Routes et pistes cyclables	12
C. Voies navigables	20
D. Personnel	26
E. Bâtiments	27
F. Divers	28
II. — Discussion des articles et votes	29

DAMES EN HEREN,

I. — ALGEMENE BESPREKING

A. Algemeen

1. Begrotingstechniek

Vraag van de heer De Mol :

De techniek van de budgettaire bijbepalingen is onaanvaardbaar. In de artikelen 14 en 21 van het aanpassingsblad wordt dat procédé toegepast.

Zal de Minister daaraan een einde maken en de begrotingsregels in acht nemen?

Antwoord :

1) Artikel 14

Regularisatie van de investeringen van 1968 tot 1971, terug te betalen aan het Wegenfonds.

Het verantwoordingsprogramma verklaart voldoende het mechanisme: het Rekenhof eist die verrichting om de gevraagde budgettaire orthodoxie te bereiken.

2) Artikel 21

De voorkomende wijzigingen zijn het gevolg van een beslissing van het M. C. E. S. C., dat de R. E. V.-kredieten aan het departement toewijst.

De wijzigingen voor de Dienst van de Scheepvaart, het « Office de Navigation », van de N. V. Brussel, Zeekanaal zijn van weinig belang en werden eind 1984 beslist om iedere instelling in staat te stellen zijn jaarprogramma uit te voeren.

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — DISCUSSION GENERALE

A. Généralités

1. Technique budgétaire

Question de M. De Mol :

Le procédé des cavaliers budgétaires est inacceptable. Ainsi, les articles 14 et 21 du feuillet d'ajustement recourent à ce procédé.

Le Ministre va-t-il y mettre fin et respecter les règles budgétaires?

Réponse :

1) Article 14

Régularisation d'investissements de 1968 à 1971 à rembourser au Fonds des Routes.

Le programme justificatif explique clairement le mécanisme; c'est la Cour des comptes qui exige l'opération afin de respecter l'orthodoxie budgétaire réclamée.

2) Article 21

Les modifications reprises font suite à une décision du C. M. C. E. S. affectant des crédits U. R. E. au département;

Les modifications pour l'Office de la Navigation, le « Dienst voor de Scheepvaart » et la S. A. Canal de Bruxelles, sont de faible importance et ont été décidées à la fin de 1984 afin de permettre à chaque organisme d'exécuter son programme annuel.

2. Regionalisering

Vragen :

1. Van de heer Anselme :

Wanneer zullen het Departement van Openbare Werken en de grote infrastructuurwerken volledig geregionaliseerd worden? Dat wordt al tal van jaren gevraagd.

2. Van de heer Somers :

Bij de lezing van de begroting van Openbare Werken stelt men vast dat er een gebrek aan evenwicht tussen Vlaanderen en Wallonië bestaat en dat er in dat laatste Gewest een overconsumptie aan openbare werken is.

Waarom worden niet meer financiële middelen overgeheveld naar de Gewesten opdat die ten volle hun verantwoordelijkheid zouden kunnen opnemen?

Antwoord :

Reeds herhaaldelijk werd de vraag gesteld of het Departement van Openbare Werken al dan niet zou gefederaliseerd worden. Uiteraard is dat de grote vraag voor morgen. Van die vraag kan heel onze gedragslijn afhangen.

Moet de behandeling van een aantal dossiers al dan niet blijven aanslepen ofwel vlugger vooruitgaan omdat het niet onmogelijk is dat ons land morgen verder regionaliseert en, volgens sommigen, zelfs federaliseert, en gaat beslissen het Departement van Openbare Werken in drie delen op te splitsen en te zeggen dat elk van de Gewesten voor de gehele infrastructuur verantwoordelijk is.

Volgens de Minister komt zulks onbegrijpelijk voor maar het zou toch kunnen waarheid worden. Dan zullen zware problemen rijzen.

Geen enkel Gewest is in staat een investering van die omvang te financieren, welke niet afhangt van de begroting maar van leningen.

Het onderhoud zal hoe langer hoe meer kosten en het valt te betwijfelen dat de Gewesten daar kunnen voor instaan.

Een recente studie heeft aangetoond dat de aflossing van een kunstwerk over een periode van vijftig jaar geschiedt naar rato van 2 % per jaar. Die kunstwerken kosten vaak enorm veel.

Voor de vernieuwing van een sluis moet 2 tot 4 miljard F worden uitgegeven. De liften van het Centre zijn thans 100 jaar oud en worden vervangen door één enkele lift die zowat 14 miljard F kost. Dat alles zal ten laste van de Gewesten vallen. Men moet bijgevolg goed nadenken alvorens die weg in te slaan. Van Vlaamse zijde is het juist hetzelfde. De investering in de havens is enorm en komt elk jaar terug. Het is duidelijk dat men een zeehaven zoals Zeebrugge niet opnieuw gaat maken. Toch moeten de dijken en alle kunstwerken rondom die haven worden onderhouden.

Tot besluit gelooft de Minister niet dat de regionalisering van het Departement van Openbare Werken correct kan worden toegepast, m.a.v. met de waarborg dat de nodige onderhoudswerken worden uitgevoerd.

Vraag van de heer Somers :

Welke criteria werden gehanteerd voor de verdeling van de kredieten m.b.t. de prioritaire infrastructuurwerken?

2. Régionalisation

Questions :

1. De M. Anselme :

Quand sera réalisé la totale régionalisation du département des Travaux publics et des grands travaux d'infrastructure, réclamée depuis de nombreuses années?

2. De M. Somers :

A la lecture du budget des Travaux publics, on constate un déséquilibre entre la Flandre et la Wallonie et une surconsommation de travaux publics dans cette dernière région.

Pourquoi davantage de moyens financiers ne sont-ils pas transférés vers les régions pour qu'elles puissent assumer leurs responsabilités?

Réponse :

A plusieurs reprises, la question a été posée : « Va-t-on ou non vers la fédéralisation du Département des Travaux publics? » C'est évidemment la grande question pour demain. De cette question pourrait dépendre toute notre conduite.

Faut-il oui ou non traîner dans un certain nombre de dossiers ou avancer plus rapidement, du fait que demain il se pourrait que le pays, allant plus loin dans la régionalisation et pour certains jusqu'à la fédéralisation, décide de diviser le Département des Travaux publics en trois parties et de dire que chacune des régions est responsable de la totalité de l'infrastructure?

Cela paraîtrait incompréhensible au Ministre mais pourrait se réaliser. De graves problèmes se posent donc.

Aucune région n'est capable d'assurer un investissement de cette importance qui ne dépend pas du budget mais des emprunts.

L'entretien deviendra de plus en plus onéreux et on peut douter que les Régions puissent l'assurer.

Une étude récente a établi que l'amortissement d'un ouvrage d'art se faisait en cinquante ans à raison de 2 % par année. Le coût de ces ouvrages d'art est parfois énorme.

Il faut dépenser entre deux et quatre milliards de F pour le renouvellement d'une écluse. Les ascenseurs du Centre, qui ont actuellement cent ans, sont remplacés par un ascenseur unique dont le coût est de 14 milliards de F environ. Tout cela serait à charge des Régions. Il faudra donc bien réfléchir avant de s'engager dans cette voie. Du côté flamand, c'est exactement la même chose. L'investissement dans les ports est énorme et annuel. Il est clair qu'on ne va pas refaire à nouveau un port de mer comme Zeebrugge. Il faudra cependant qu'on entretienne les digues et tous les ouvrages qui sont autour de ce port.

En conclusion, le Ministre ne pense pas que la régionalisation des Travaux publics puisse être correctement appliquée, c'est-à-dire avec la garantie que l'entretien nécessaire sera effectué.

Question de M. Somers :

Quels sont les critères utilisés pour la répartition des crédits des infrastructures prioritaires?

Antwoord :

De gewestelijke verdeelsleutels werden toegepast op het investeringsprogramma van het Departement van Openbare Werken maar de Minister zal ervoor waken dat de « nuttige » investeringen bevoordeeld worden; dat geeft geen aanleiding tot bijzondere moeilijkheden wanneer men de enorme behoeften kent in verband met het afwerken van de waterwegen in Vlaanderen en van de wegenwerken in Wallonië.

*3. Algemeen overzicht en kosten-baten-analyse**Vraag van de heer De Mol :*

Het departement van Openbare Werken is slechts een uitvoerend orgaan. Het heeft slechts een secundaire bevoegdheid op het vlak van ruimtelijke ordening.

De Minister van Openbare Werken zou over een schema van de verkeer- en vervoersstructuren moeten beschikken. Dit zou aan de vereisten van de ruimtelijke ordening moeten worden getoetst om te komen tot het opstellen van meerjarenplannen.

Het sectoriële beleid van de Minister van Openbare Werken is slechts één aspect van het ruimtelijk beleid dat ook de waterwegen, de wegen en spoorwegen omvat. Wat is men op dit vlak van plan ?

Antwoord :

De Gewestplannen behoren integraal tot de bevoegdheid van de Gewestexecutieven en binden het departement. Er zijn heel wat contacten die een coherente opstelling van plannen mogelijk maken.

Vraag van de heer Anselme :

Het lid wenst een vergelijkende tabel van de per Gewest toegekende kredieten voor de jaren 1980 tot 1984, met vermelding van de ondernemingen waaraan opdrachten zijn gegund (naam, maatschappelijke zetel, vestigingszetel, aantal arbeidsuren) en met een verklaring betreffende het belang van de investering voor het Gewest.

Antwoord :

In voornoemd verslag van de Commissie voor de Infrastructuur van de Senaat (Stuk Senaat, n° 5-XVI/2 van 1984-1985) komen een groot aantal statistische tabellen voor. De bijkomende inlichtingen die het lid wenst te krijgen zijn niet ter beschikking van de Minister.

Vraag van de heer Somers :

Waarom worden de grote infrastructuurwerken niet uitgevoerd op basis van een kosten-baten analyse ?

Antwoord :

Deze studie loopt op zijn einde. De nieuwe benadering houdt rekening met een dertigtal parameters.

Thans wordt ze uitgetest op twee typegevallen, en zal daarna met de nodige correcties worden gepubliceerd.

Réponse :

Les clés de répartition régionale sont appliquées au programme d'investissement du département des travaux publics mais le Ministre veille à privilégier l'investissement « utile » et cela ne présente pas de grandes difficultés lorsque l'on sait les énormes besoins d'achèvement des voies hydrauliques en Flandre et des programmes routiers en Wallonie.

*3. Vue d'ensemble et analyse coûts-bénéfices**Question de M. De Mol :*

Le département des Travaux publics n'est qu'une instance exécutante et n'a qu'une fonction dérivée par rapport à l'aménagement du territoire.

Le Ministre des Travaux publics devrait avoir un schéma de structures « trafic et transport » qui serait confronté à l'aménagement du territoire et donnerait lieu à des plans pluri-annuels.

La politique de secteur du Ministre des Travaux publics n'est qu'un aspect de la « politique de l'espace » qui couvre les voies d'eau, les routes et le chemin de fer. Qu'envisage-t-on de faire sur ce plan ?

Réponse :

Les plans de secteur sont totalement du ressort des Exécutifs régionaux et sont contraignants pour le département. De nombreux contacts existent permettant l'élaboration de plans cohérents.

Question de M. Anselme :

Un tableau comparatif des crédits alloués par Région est demandé pour les années 1980 à 1984, avec mention des entreprises adjudicataires des travaux (nom, siège social, siège d'implantation, nombre d'heures de travail procurées par les travaux) et mention de l'intérêt qu'une Région a à avoir tel type d'investissement sur son territoire.

Réponse :

Le rapport de la Commission de l'Infrastructure du Sénat (Doc. Sénat n° 5-XVI/2 de 1984-1985) comprend un grand nombre de tableaux statistiques. Les renseignements complémentaires souhaités par le membre ne sont pas à la disposition du Ministre.

Question de M. Somers :

Pourquoi les grands travaux d'infrastructure ne se font-ils pas sur base d'une analyse coûts-bénéfices ?

Réponse :

Cette étude touche à sa fin. La nouvelle approche tient compte d'une trentaine de paramètres.

Elle est actuellement testée sur deux cas types et sera ensuite publiée, après que les améliorations qui s'avèrent nécessaires y auront éventuellement été apportées.

Vraag van de heer De Mol :

De heer De Mol verwijst naar zijn interpellatie over de criteria op grond waarvan de Minister van Openbare Werken het nut van de infrastructuur beoordeelt evenals over de verwerping van de vroegere kostenbatenstudies » (B.V. Kamer 7 mei 1985, blz. 935 en 936), hij haalt het antwoord aan van de Minister in de Senaat tijdens de bespreking van zijn begroting (B.V. Senaat 5 juni 1985, blz. 952) waar deze verklaarde dat het bestuur van de wegen een nieuwe « multi-criteria-analyse uitgewerkt heeft, waarvan de uitslagen begin 1986 mogen worden verwacht ».

Hoe neemt de Minister thans zijn beslissingen ? Hij beschikt over geen enkel element om het nut van een investering te beoordelen.

De stijging van het aantal in de nieuwe studie gebruikte parameters is slechts een alibi om een arbitrair beleid verder te zetten. Waarom heeft de Minister de kosten-batenstudie verworpen ? Welke criteria heeft hij daarvoor aangenomen ?

Antwoord :

De Minister verwijst naar de teksten die in het voornoemd verslag van de Senaatscommissie voor de Infrastructuur over de multi-criteriastudie voorkomen.

Vraag van de heer M. Harmegnies :

Er werd beslist het programma van de overheidsinvesteringen voor 1985 slechts voor 90 % vast te leggen. De Minister heeft echter ook verklaard dat hij de kredieten voor de haven niet zal inkrimpen.

Hoe is zulks te verzoenen met de behoeften in het Noorden en het Zuiden van het land ? Aangezien bepaalde lasten niet kunnen worden gedrukt zal de vermindering met 10 % waartoe werd besloten een vermindering met méér dan 10 % meebrengen. Welke projecten zullen worden uitgetrokken en op grond van welke criteria zal dit gebeuren ? Zullen de opgeofferde projecten over de gewesten worden verdeeld ?

Antwoord :

In verband met de havenkredieten heeft de Minister verklaard dat de begrotingspost betreffende de havensubsidies niet zal verminderd worden (art. 63.14).

Verder zal hij binnenkort aan de Minister van Begroting een aanpassing voorstellen. Hij kan thans nog niet zeggen welke projecten zullen worden terzijde geschoven; de gewetelijke spreiding van die besnoeiingen zal realistisch worden opgesteld op dezelfde basis als de percentages die in het huidige begrotingsontwerp voorkomen.

Vraag van de heer M. Harmegnies :

Hoe zullen de investeringen in de toekomst worden gefinancierd terwijl de last van de leningen steeds zwaarder op de begroting drukt en van 96 naar 170 miljoen F zal stijgen tegen het einde van de eeuw ?

Antwoord :

1. De investeringen worden aangerekend op de kapitaaluitgaven. Bijgevolg kan men niet zeggen dat zij op de lopende uitgaven worden aangerekend.

Question de M. De Mol :

M. De Mol se réfère à son interpellation « sur les critères en fonction desquels le Ministre des Travaux publics apprécie l'utilité des infrastructures et le rejet des précédentes études coût-bénéfice » (C. R. A. Chambre du 7 mai 1985, pp. 935 et 936) et à la réponse du Ministre au Sénat lors de la discussion de son budget (C. R. A. Sénat du 5 juin 1985, p. 952), où il déclare que « l'administration des routes a entamé la mise au point d'une nouvelle analyse multi-critères dont on peut attendre le résultat début 1986 ».

Comment le Ministre prend-il actuellement ses décisions ? Il ne dispose d'aucun élément pour apprécier l'utilité d'un investissement.

L'augmentation du nombre de paramètres retenus dans le cadre de la nouvelle étude ne sert que d'alibi à la poursuite d'une politique arbitraire. Pourquoi le Ministre a-t-il rejeté l'étude des coût-efficacité ? Quels critères a-t-il retenus ?

Réponse :

Le Ministre se réfère aux textes repris dans le rapport de la Commission de l'Infrastructure du Sénat précité, relatifs aux études multi-critères.

Question de M. M. Harmegnies :

Il a été décidé que le programme des investissements publics pour l'année 1985 ne serait engagé qu'à 90 % et en même temps, le Ministre a dit qu'il ne réduirait pas les crédits portuaires.

Comment cela se concilie-t-il avec les besoins du Nord et du Sud du pays ? Comme il y a des charges incompressibles, la réduction de 10 % qui a été décidée entraînera une réduction des investissements supérieure à 10 %. Quels sont les projets qui seront retirés et selon quels critères ? Y aura-t-il une répartition régionale de ces retraites ?

Réponse :

En ce qui concerne les crédits portuaires, j'ai déclaré que je ne réduirais pas le poste budgétaire relatif aux subsides aux ports (art. 63.14).

Pour le reste, je ferai incessamment des propositions d'ajustement au Ministre du Budget et ne suis pas à même de dire actuellement quels projets seront sacrifiés; la répartition régionale de ces réductions sera élaborée de manière réaliste sur les mêmes bases que les pourcentages prévus dans le projet de budget actuel.

Question de M. M. Harmegnies :

Comment va-t-on financer les investissements futurs alors que la charge des emprunts devient de plus en plus lourde dans le budget et passera de 96 à 170 milliards de F d'ici à la fin du siècle ?

Réponse :

1. Les investissements sont imputés sur les dépenses de capital, il ne saurait dès lors être question de me faire dire qu'ils sont imputés sur les dépenses courantes.

2. De prognose op blz. 25 van het verslag van de Senaatscommissie voor de Infrastructuur toont aan dat de interesten 59 miljard in 1990 en 71 miljard (absoluut maximum !) in 1995 zullen bedragen.

Om het cijfer te bereiken van 170 miljard, zou men :

- 1) het investeringsprogramma van de wegen moeten verdubbelen en bijgevolg 40 miljard wegen per jaar uitdenken;
- 2) zowel moeten mikken op een aanwakking van de inflatie en een stijging van de rentevoeten.

Vraag van de heer Coppieters :

Vanwaar zullen de 7 miljard F komen die de Minister besloten heeft ter beschikking te stellen van de gemeenten ?

Antwoord :

In casu gaat het gewoon om een interne herschikking binnen de ingediende begrotingen. De betrokken bedragen zijn bijgevolg geen bijkomende sommen welke ter beschikking van de Minister zijn gesteld.

Vraag van de heer Van Elewycx :

In welke mate dragen de investeringen van het Departement van Openbare Werken bij tot de tewerkstelling ?

Antwoord :

Verschillende studies van met name de universitaire instellingen, tonen aan dat een investering in openbare werken van 1 miljard gemiddeld goed is voor 1 000 banen per jaar. Het departement vormt een structurele steun voor de bouwsector in termen van werkgelegenheid, gezien zijn investeringsprogramma van meer dan 50 miljard F.

Vraag van de heer Harmegnies :

Bestaan er in het Departement van Openbare Werken of in andere departementen onthaalstructuren die de K.M.O.'s in staat stellen zich op buitenlandse markten te oriënteren ?

Antwoord :

In de toekomst zal het departement een grote inspanning leveren om de actie van de V. Z. W. BELCOTEC aan te zwengelen ten einde sommige ondernemingen te steunen bij hun exportbeleid.

Vraag van de heer Cardoen :

Hoe ver staat het met de overheveling van de diensten van het groenplan naar het departement ?
Over welke eigendommen handelt het ?

Antwoord :

De overheveling is aan de gang. De lijst van de eigendommen die daarbij betrokken zijn zal aan het lid worden toegestuurd.

2. La projection reprise en page 25 du rapport de la Commission de l'Infrastructure du Sénat montre que les intérêts seront de 59 milliards en 1990 et de 71 milliards (maximum absolu !) en 1995.

Pour atteindre le chiffre que vous citez de 170 milliards, il faudrait :

- 1) doubler le programme d'investissement des Routes et imaginer donc 40 milliards de routes par an;
- 2) parier à la fois sur une reprise de l'inflation et une augmentation des taux d'intérêt.

Question de M. Coppieters :

D'où viendront les 7 milliards de F que le Ministre a décidé de mettre à la disposition des communes ?

Réponse :

Il s'agit simplement, en l'occurrence, d'une réorientation à l'intérieur des budgets déposés; les montants concernés ne sont donc pas des montants supplémentaires mis à la disposition du Ministre.

Question de M. Van Elewycx :

Dans quelle mesure les investissements du Département des Travaux publics contribuent-ils à l'emploi ?

Réponse :

Différentes études menées notamment par des institutions universitaires montrent qu'en Travaux publics, un investissement de 1 milliard assure en moyenne 1 000 emplois pour 1 an. Le département est un soutien structurel du secteur de la construction en termes d'emploi, vu son programme d'investissements de plus de 50 milliards de F.

Question de M. Harmegnies :

Existe-t-il des structures d'accueil au Département des Travaux publics ou dans d'autres départements permettant aux P. M. E. de se reconvertir vers les marchés extérieurs ?

Réponse :

Le département fera à l'avenir de multiples efforts afin d'étoffer l'action que peut mener l'A. S. B. L. BELCOTEC afin d'aider à la reconversion vers l'étranger de certaines entreprises.

Question de M. Cardoen :

Où en est le transfert au département des services du « Plan » ?
Quelles propriétés concerne-t-il ?

Réponse :

Les transferts sont en cours. La liste des propriétés concernées sera envoyée directement au membre.

4. Wegen

Vraag van de heer Coppieters :

De Minister heeft verklaard dat de tijd van de grote infrastructuurwerken voorbij is en dat de ondernemingen zich op de uitvoer moeten richten. Moet het beleid van openbare werken bijgevolg niet worden gewijzigd. Moet het zich eerder richten op het onderhoud, de veiligheid en de betrouwbaarheid van de wegen en de kredieten meer verdelen tussen de kleine ondernemingen en de gemeenten?

Is de Minister een heroriëntering in die zin van plan?

Antwoord :

De Minister zegt dat zijn beleid in die richting gaat en dat de door hem ingediende wetsontwerpen een omschakeling van het departement op het oog hebben.

Vraag van de heer Vankeirsbilck :

De Minister heeft gezegd dat door het wetsontwerp tot wijziging van de wet op het wegenfonds (Stuk Senaat n° 887/1) dat nu in de Senaat wordt behandeld, op zijn begroting in een toelage van 7 miljard voor de gemeenten zou worden voorzien.

Op welke grond zullen hun die kredieten worden overgemaakt? Is dat voor plannen van gemeenten zoals de modernisering van gemeentewegen of rioleringswerken?

Kunnen zij niet worden toegevoegd aan het door de Vlaamse raad opgerichte investeringsfonds voor de plaatselijke besturen?

Antwoord :

Een vraag is gesteld over het nut van de wegen. Dat is voor het beleid van het departement een zeer belangrijk punt. Zijn de wegen nuttig, of zijn zij dat niet? Legt het departement nutteloze wegen aan?

Laten wij eerst ons oor te luisteren leggen bij de bevolking die, spijt al hetgeen voor het gemeenschappelijk vervoer kan worden gedaan, spijt de ongelooflijke campagne die momenteel tegen de wegen wordt gevoerd en spijt de geweldige opstoppen die zowat overal uithreiding beginnen te nemen, met de eigen wagen naar het werk en naar het recreatieverblijf wil blijven rijden.

Niet het Ministerie van Openbare Werken beslist dus over de nut van de wegen, maar wel de burger. Hij doet dat bij de uitwerking van het gewestplan dat met de beslissing van de mandatarissen van die burger bevestigd wordt, want het gewestplan wordt goedgekeurd in de gemeente, bevestigd bij beslissing van de provinciale commissie voor de ruimtelijke ordening, vervolgens door de gewestelijke commissie voor de ruimtelijke ordening en door de nationale commissie voor de nationale ordening, en ten slotte door de Minister, waarna het nut van die in het gewestplan opgenomen wegen bij koninklijk besluit wordt bezegeld.

De beslissing ligt bij de Gewestexecutieven, die als enige een weg in het gewestplan kan schrappen of toevoegen. Als dus nutteloze wegen worden aangelegd, treft dat verwijt het gewest.

Het departement voert slechts het bij koninklijk besluit goedgekeurde gewestplan uit. De burger zelf schijnt zich minder aan het nut van de wegen gelegen te laten liggen.

Bij een over heel België uitgevoerd onderzoek is onlangs gebleken dat alle ondervraagde personen slechts één ding verlangden, nl. met hun wagen te kunnen blijven rijden. En wat gaat er morgen gebeuren?

4. Routes

Question de M. Coppieters :

Le Ministre a déclaré que le temps des grands travaux d'infrastructure est terminé et que les entreprises doivent se tourner vers l'exportation. Dès lors, ne faut-il pas modifier la politique des travaux publics, se consacrer davantage à l'entretien, la sécurité, la fiabilité des routes et répartir davantage les crédits entre les petites entreprises et les communes?

Le Ministre envisage-t-il une reconversion en ce sens?

Réponse :

Le Ministre précise que sa politique va dans ce sens et que les projets de loi déposés par lui vont vers une reconversion du département.

Question de M. Vankeirsbilck :

Le Ministre a dit que, par le projet de loi modifiant la loi sur le Fonds des routes (Doc. Sénat n° 887/1) actuellement en discussion au Sénat, une intervention de 7 milliards de F serait prévue à son budget en faveur des communes.

Sur quelle base ces crédits leur seront-ils transmis?

Est-ce sur base des projets de communes tels que modernisation de la voirie communale ou travaux d'égoûts?

Ne pourraient-ils s'ajouter au fonds d'investissement pour les administrations locales, créé par le Conseil flamand?

Réponse :

Une question a été posée sur l'utilité des routes. Ce point est capital dans la politique du département. Les routes sont-elles oui ou non utiles? Le département fait-il des routes inutiles?

Il faut d'abord interroger le public qui, malgré tout ce qu'on peut faire dans le domaine des transports en commun, malgré l'in vraisemblable campagne que l'on mène actuellement contre la route, malgré les embouteillages énormes qui commencent déjà à se développer un peu partout, continue à vouloir venir avec son véhicule à son travail et à son lieu de loisir.

Mais ce n'est pas le département des Travaux publics qui est maître de l'utilité des voiries; c'est le citoyen, lors de l'élaboration du plan de secteur confirmé par la décision des mandataires du citoyen, puisque le plan de secteur est approuvé par la commune, confirmé par la décision de la Commission provinciale d'aménagement du territoire, ensuite par la Commission régionale d'aménagement du territoire et puis par la Commission nationale d'aménagement du territoire et enfin par le Ministre, un arrêté royal clichant l'utilité des routes portées au plan de secteur.

La maîtrise se trouve entre les mains de l'Exécutif régional qui est le seul à pouvoir biffer une route du plan de secteur ou à en ajouter une. Dans ces conditions, si l'on dit que quelqu'un fait des routes inutiles, il faut dire que la responsabilité est entre les mains de la région.

Le département ne fait qu'exécuter le plan de secteur qui a été approuvé par arrêté royal. Il n'empêche que le citoyen, lui, semble être moins perturbé par la question de l'utilité des routes.

Récemment, une enquête menée à travers toute la Belgique a établi que tous ceux qui furent interrogés ne souhaitaient qu'une chose, pouvoir continuer à circuler avec leur véhicule. Et qu'arrivera-t-il demain?

Wij hebben sedert tachtig jaar op dat stuk steeds vijftien tot twintig jaar achterstand op de Verenigde Staten gehad.

Toen er in België één voertuig op tien personen was, was dat in de Verenigde Staten één op vijf. Nu is er in België één voertuig op 3,5 personen, en in de V. S. A. één op 1,6.

De Minister verwacht dat het aantal voertuigen in België over vijftien of twintig jaar verdubbeld zal zijn. Hij vraagt zich af waar al die wagens zullen moeten blijven.

Wij hebben wel 79 000 km wegen, waarvan 12 000 km rijkswegen en 1 800 km autowegen, maar hoe zal de huidige verkeersstroom nog kunnen uitgebreid worden?

De grote werken aan de waterwegen zullen in de toekomst hun vruchten afwerpen. Het zal op de wegen tot zulke verkeersopstoppingen komen dat de ondernemingen naar andere vervoermogelijkheden zullen zoeken. De grote reserve waarover België hier beschikt zijn de waterwegen.

Met het oog op de uitbreiding van het wegverkeer heeft de Minister een wetsontwerp ingediend dat ertoe strekt het wegfonds meer bevoegdheid te geven.

De beëindiging van het programma voor de grote infrastructuurwerken wordt tegen de jaren 1993-1995 verwacht.

Het departement dat geen werkelijke investeringen meer te doen zal hebben maar vooral voor een beter onderhoud zal moeten zorgen, heeft zowat 8 tot 10 000 personeelsleden.

De Minister heeft dan ook voorgesteld rond de rijkswegen sommige werken die thans voor het departement verboden zijn, door het Wegenfonds te doen overnemen. Hij verwijst daarbij naar de voetpaden en de hoofdrioleringen.

1. Het departement mag geen voetpaden aanleggen; daarvoor zijn de gemeenten bevoegd, en de aanwonenden moeten ze onderhouden. Dus legde het Wegenfonds er geen aan.

Wanneer het Rijk een weg aanlegt, zou het de rijweg moeten kunnen bouwen, en ook de overgangen voor fietsers en voor voetgangers. Daar heeft de Minister voor willen zorgen.

2. Op rijkswegen plaatst het Departement een riool voor het afvloeiende water en de gemeente een riool voor het afvalwater.

Sedert 1976 is getracht het rationeler te doen en slechts één enkele riool te bouwen. Het gemeentebestuur draagt de kosten voor de extra diepte en het extra vermogen van de riool en het werk gebeurt in eenmaal. Daartoe is echter vereist dat het dossier van het Rijk klaar is, dat de gemeentefinanciën de uitgave van 40 %, ten laste van de gemeente, kunnen dragen en dat het Gewest beslist heeft de toelage van de 60 % die voor de gemeente overblijft voor het afwateringswerk, te zullen verstrekken.

Dat komt echter nooit allemaal tegelijk in orde zodat er steeds 1 tot 2 miljard F op de kantoren ligt te wachten omdat ofwel de gemeente ofwel het Gewest niet klaar is.

De Minister heeft dan ook voorgesteld de volledige plaatsing van dat net door het departement te doen dragen met instemming van de gemeente en van het gewest, wat de begroting van beide besturen zal ontlasten.

Het derde en ook het vierde deel doen heel wat meer moeilijkheden rijzen.

Depuis quatre-vingts ans, dans ce domaine, nous avons toujours eu quinze à vingt ans de retard par rapport aux Etats-Unis d'Amérique.

Quant il y avait un véhicule pour 10 personnes en Belgique, il y en avait un pour cinq aux Etats-Unis. Il y a actuellement un véhicule pour 3,5 personnes en Belgique et aux Etats-Unis un véhicule pour 1,6 personne.

Le Ministre pense donc que, d'ici quinze à vingt ans, le nombre de véhicules en Belgique aura doublé et se demande par où on va les faire passer.

Bien sûr, il y a en Belgique 79 000 km de routes, dont 12 000 km de routes nationales et 1 800 km d'autoroutes. Mais comment ajoutera-t-on encore des véhicules au flot de la circulation?

Les grands travaux des voies navigables seront utiles pour demain. Il y aura de tels embouteillages sur les routes que les entreprises vont chercher un meilleur moyen de transport. La Belgique a actuellement une grande réserve que sont les voies navigables.

C'est dans l'optique du développement de la circulation sur les routes que le Ministre a déposé un projet de loi pour augmenter la compétence du Fonds des routes.

On arrive au bout des travaux de grande infrastructure nationale pour lesquels le programme peut situer l'aboutissement vers les années 1993-1995.

Le département, qui n'aura plus de véritables investissements à réaliser et surtout un entretien meilleur à assurer, compte quelque 8 à 10 000 fonctionnaires.

Le Ministre a donc proposé qu'autour des voiries de l'Etat, certains travaux qui sont actuellement interdits au département puissent être pris en charge par le Fonds des routes. Le Ministre en cite deux, les troittoirs et les collecteurs.

1. Le département ne peut pas construire les trottoirs, c'est de la compétence communale et les riverains doivent les entretenir. Dans ces conditions, le Fonds des routes ne le construisait pas.

Lorsque l'Etat construit une route, il devrait pouvoir construire la roue pour les autos et également le passage pour les cyclistes et celui pour les piétons. C'est ce que le Ministre a voulu faire.

2. Dans les routes de l'Etat, le Département installe un collecteur pour les eaux de ruissellement et la commune installe le collecteur pour les eaux usées, qui est l'égout.

Depuis 1976, on a essayé d'être plus rationnel et de ne construire qu'un seul collecteur. L'administration communale supporte la surprofondeur et le surdimensionnement du collecteur et cela se fait en un seul chantier. Mais, pour cela, il faut qu'en même temps le dossier de l'Etat soit terminé, que les finances de la commune puissent supporter la dépense de 40 % qui est à sa charge et que la Région ait décidé d'accorder la promesse ferme de subsides pour les 60 % restants à la commune dans le travail de l'égoutage.

Cela n'arrive jamais en même temps, de telle façon qu'il y a toujours entre 1 et 2 milliards de F de crédits qui sédimentent sur les bureaux parce que, ou bien la commune, ou bien la Région n'est pas prête.

Le Ministre a donc proposé de prendre en charge la totalité de la pose de ce réseau avec l'accord de la commune et celui de la région, cela soulagera le budget de ces deux pouvoirs.

La troisième partie comme la quatrième d'ailleurs posent beaucoup plus de difficultés.

3. Het Wegenfonds mag geen werk uitvoeren op een bedding of een terrein dat niet aan het Rijk toebehoort.

Het duurt twee jaar om een weg over te nemen die aan de gemeente toebehoort. Doordat alles zo lang duurt, gebeurt het zeer zelden dat de nodige machtigingen er onder dezelfde regering komen en blijven de uit te voeren werken liggen.

Er moest dus een wetsontwerp komen dat ertoe strekt het Wegenfonds toe te laten op het grondgebied van de gemeente of provincie te werken, en dat ontwerp heeft de Minister ingediend.

Het was niet zijn bedoeling bevoegdheden over te nemen, maar de gemeenten te helpen, en tevens de gewesten die geen toelagen meer zullen moeten verlenen voor zware investeringen.

De Minister wil echter niet de kosten voor het onderhoud van de 70 000 km wegen overnemen want de begroting van Openbare Werken zou de druk die dan vanwege de gemeentebesturen zou uitgaan, niet kunnen opvangen.

Het departement kan de gemeenten echter wel helpen door de modernisering van de wegen over te nemen, wat het duurste en ook het lastigste is. Onmiddellijk na de moderniseringswerk zal die weg dan opnieuw aan de gemeente worden overgedragen.

Als die wijziging wordt goedgekeurd, zal het departement alle ter beschikking gestelde kredieten aan de uitvoering van het nationale programma besteden. En ingeval het de gemeenten mag helpen, zal het nationale programma over de komende jaren worden gespreid (zie tevens het antwoord op de vraag van de heer Coppieters, blz. 6).

Vraag van de heer Cardoen :

Hoeveel aanvragen zijn er van de gemeenten m.b.t. de wetsontwerpen Commissie Ongevallen in het Verkeer (C. O. V.) en Commissie Wegeninfrastructuur (C. W. I. ?

Antwoord :

Het ontwerp C. O. V. komt voor in dit begrotingsontwerp dat nog door de Kamer moet worden aangenomen. Het wetsontwerp C. W. I. dient nog te worden aangenomen door het Parlement.

Anderzijds voert de Minister een campagne per provincie en arrondissement om de lokale besturen behoorlijk voor te lichten.

Hij neemt zich voor om de campagne vóór de grote vakantie voor het grootste deel uit te voeren.

Derhalve zal eerst in de loop van september een globaal overzicht kunnen worden verkregen omtrent de aanvragen van gemeenten en provincies.

5. Waterwegen en bestrijding van de overstromingen

Antwoord :

Degenen die reeds vele jaren geleden besloten hebben de bevaarbare waterwegen toegankelijk te maken voor schepen van 1 350 ton en die tonnenmaat op 9 000 te brengen voor het Albertkanaal hebben een wijze beslissing genomen.

Het heeft lang geduurd voor die realisatie er kwam en op heden zijn de werkzaamheden nog niet helemaal voltooid maar dat zal pas het geval zijn over vier of vijf jaar en degenen die onze waterwegen bevaren zullen daar aardig meer geholpen zijn.

Een en ander heeft er de Minister trouwens toe gebracht een wetsontwerp in te dienen opdat de Staat de kaaimuren langsheen de waterwegen voor zijn rekening zal nemen.

3. Le Fonds des routes ne peut pas travailler sur une assiette, un terrain n'appartenant pas à l'Etat.

Pour pouvoir reprendre une route appartenant à la commune, cela dure deux ans. Dans ces conditions, le temps de réalisation est tellement long qu'il est très rare que d'abord le département ait les autorisations nécessaires sous le même Gouvernement et ensuite, que les travaux nécessaires puissent attendre.

Pour pouvoir réaliser cet objectif, il fallait déposer un projet de loi tendant à autoriser le Fonds des routes à travailler sur un territoire qui appartient à la commune ou à la province. C'est ce que le Ministre a fait.

Il n'a pas voulu reprendre des compétences, mais essaie d'aider les communes et, en même temps, les régions qui ne devront plus subventionner les investissements lourds.

Le Ministre ne veut cependant pas prendre en charge l'entretien de 70 000 km de voiries, car le budget des Travaux publics sera incapable de résister à la pression d'entretien de la part des municipalistes.

Mais il y a pour le département une possibilité d'aider les communes en prenant à charge la modernisation de la voirie, ce qui est le plus onéreux et le plus compliqué. Immédiatement après les travaux de modernisation, cette voirie sera rendue à la commune.

Si cette modification est adoptée, le département affectera la totalité des crédits qui lui sont alloués à la réalisation du programme national. Et dans le cas où il peut aider les communes, le programme national sera étalé sur les années à venir (voir également la réponse à la question de M. Coppieters, p. 6).

Question de M. Cardoen :

Combien de demandes les communes ont-elles formulé dans le cadre des projets de loi Commission d'Accidents de la Route (C. A. R.) et Commission d'Infrastructure Routière (C. I. R.) ?

Réponse :

Le projet C. A. R. est prévu dans le présent budget, qui doit encore être adopté par la Chambre. Le projet C. I. R. doit encore être adopté par le Parlement.

D'autre part le Ministre mène une campagne d'information par province et arrondissement afin d'informer convenablement les autorités locales.

Il a l'intention d'exécuter cette campagne en grande partie avant les grandes vacances.

Ce n'est donc qu'en septembre qu'une vue globale pourra être établie concernant les demandes provenant des communes et provinces.

5. Voies navigables et lutte contre les inondations

Réponse :

Ceux qui ont décidé il y a de nombreuses années de porter le gabarit à 1 350 tonnes sur les voies navigables et à 9 000 tonnes sur le canal Albert d'Anvers ont été sages.

Il a fallu longtemps pour le réaliser. Aujourd'hui, ce n'est pas encore tout à fait terminé mais ce le sera dans quatre ou cinq ans et il y aura là pour ceux qui voudraient l'utiliser une ressource importante.

C'est d'ailleurs en constatant cela que le Ministre a déposé un projet de loi pour que l'Etat puisse prendre à sa charge les murs de quai le long des voies d'eau.

Met betrekking tot de bestrijding van de overstromingen heeft de Minister daarentegen in 1976 het SIGMA-plan ondertekend hetwelk in de verdediging van het grondgebied tegen springvloed voorziet.

Om dat plan uit te voeren werden de aangevreten zeeduinen van meer zand voorzien en de toestand is thans normaal.

Over het gehele land werden telken jare de dijken verhoogd en binnen vier jaar zullen alle desbetreffende werken voltooid zijn.

Op dat ogenblik blijft alleen nog de aanpassing van de Osterzeelpoort, zijnde het laatste gedeelte van dat project doch het gaat hier om een zo belangrijk werk dat de Minister er tot nu toe nog niet heeft mee willen beginnen.

Niettemin werd nooit iets ondernomen tegen overstromingen die te wijten zijn aan wateroverlast stroomopwaarts.

Het wordt tijd dat men daaraan begint te denken want de inwoners van Maasmechelen of van Esneux kunnen het feit dat hun dorp telkens weer door de Maas overstroomd wordt missen als kiespijn.

Om die toestand te verhelpen zijn niet alleen werken op de Maas maar ook op al haar bijrivieren vereist.

Op het bevaarbare gedeelte van de Maas zijn de werkzaamheden op de Benvenmaas reeds aardig opgeschoten maar op de bijrivieren stelt zich het probleem van de bevoegdheid.

Een beekje ressorteert onder de gemeentelijke bevoegdheid maar een beetje verderop wordt het een provinciale materie en valt het dus onder het toezicht van de landbouwwaterhuishouding en van het Gewest, wat betekent dat drie verschillende Ministers zich bezighouden met het water, drie verschillende Ministers met de ruimtelijke ordening en waarschijnlijk nog eens drie verschillende Ministers met de visvangst. Ten slotte valt de waterloop vanaf het moment dat hij bevaarbaar wordt onder de bevoegdheid van de Staat.

Bijgevolg zijn de elementen die een dossier samenstellen nooit tegelijkertijd gereed. De Minister zou een dergelijke regeling willen uitwerken.

De Minister had er voor de waterwegen ook aan gedacht zelf de strijd tegen de overstromingen aan te binden maar de executieven waren het daar niet mee eens. Om het uitbaggeren van de rivierbeddingen en aanslibbing ervan te voorkomen had hij overwogen de bouw van waterzuiveringsstations tegen een sneller tempo te laten verlopen.

Welnu, die werken lijken de Minister noodzakelijk voor de goede werking van de grote infrastructuur, met name de waterwegen, soms de wegen enz...

De Minister wil vooral trachten een formule te vinden die het mogelijk maakt de meest dringende gevallen te regelen.

6. Personeel

Vraag van de heer Harmegnies :

Gaat de Minister de personeelsleden terugnemen die ter beschikking van de Gemeenschappen en de Gewesten waren gesteld, en die terug naar het departement van Openbare Werken willen ?

Antwoord :

Het personeel van het Departement van Openbare Werken moet worden tewerkgesteld.

De Gewesten zeggen dat zij het personeel zullen overnemen. Maar hele stukken van het Departement werden geregionaliseerd : Stedebouw volledig, Gesubsidieerde Werken volledig, Huisvesting volledig, en nu stelt men vast dat die personeelsleden, zoals de wet toestaat, naar de nationale sector terugkomen.

En ce qui concerne la lutte contre les inondations, le Ministre a signé en 1976 le plan SIGMA qui prévoyait la défense du territoire contre les marées-tempêtes.

Le contrat a été réalisé en ce sens que le long de la côte, les dunes ont été réapprovisionnées en sable et la situation est normalisée.

Dans tout le pays, chaque année, des travaux de rehaussement des digues ont été faits et dans quatre ans, ils seront entièrement terminés.

A ce moment, il restera à faire la porte d'Osterzeel, qui est le dernier volet de ce plan mais c'est un travail tellement important que le Ministre n'a pas voulu le mettre en chantier jusqu'à présent.

Cependant rien n'a jamais été fait contre les inondations provenant de la source.

Il faudrait y penser car ce ne sera pas toujours de gaieté de cœur que les habitants d'Esneux ou de Maasmechelen accepteront d'être sous eau à chaque débordement de la Meuse.

Pour y parer, il faut faire les travaux non seulement sur la Meuse, mais sur tous ses affluents.

Sur la Meuse là où elle est navigable et flottable, les travaux de haute Meuse sont très avancés. Sur tous les affluents se pose le problème de la compétence.

Le petit ruisseau est communal, un peu plus loin il devient provincial et se trouve donc sous la tutelle de l'hydraulique agricole et de la région, c'est-à-dire que 3 ministres différents s'occupent de l'eau, 3 ministres différents s'occupent de l'Aménagement du Territoire et vraisemblablement 3 ministres différents s'occupent de la pêche. Et enfin, à partir du moment où le cours d'eau est navigable et flottable, il est de la compétence de l'Etat.

Par conséquent, jamais les éléments constitutifs d'un dossier ne sont prêts en même temps.

Le Ministre voudrait essayer de mettre au point un système le permettant. Il avait aussi imaginé, pour les voies hydrauliques, de prendre en charge la maîtrise contre les inondations. Les Exécutifs n'ont pas été d'accord. Il avait imaginé, pour éviter les dragages et les atterrissements à l'intérieur du lit des rivières, d'accélérer le rythme de construction des stations d'épuration d'eau. Cela n'a pas été décidé.

Or ce sont des travaux qui paraissent au Ministre nécessaires pour la bonne marche de la grande infrastructure, c'est-à-dire les voies hydrauliques et parfois les routes.

Le Ministre veut surtout essayer de trouver une formule permettant de faire ce qui est le plus urgent.

6. Personnel

Question de M. Harmegnies :

Le Ministre va-t-il reprendre les agents qui ont été mis à la disposition des Communautés et des Régions et qui veulent réintégrer le département des Travaux publics ?

Réponse :

Le personnel du Département des Travaux publics doit être occupé.

Les Régions disent qu'elles reprendront le personnel. Mais des pans entiers du Département ont été régionalisés : la totalité de l'Urbanisme, la totalité des Travaux subsideés, la totalité du Logement, et l'on constate maintenant que, comme la loi le permettait, ce personnel revient vers le secteur national.

Hun beslissing is ingegeven door het feit dat in de gewestbesturen de directieposten zijn toebedeeld aan jonge ambtenaren, zodat de promotiemogelijkheden voor de overige ambtenaren zijn weggevallen.

Er werd gevraagd waarom er een gebrek aan evenwicht is tussen het aantal Franstalige en Nederlandstalige personeelsleden. Het antwoord luidt dat het Departement sterk gedecentraliseerd is en dat bijgevolg de personeelsleden die zich in Vlaanderen bevinden, Nederlands moeten spreken en dat degene die zich in Wallonië bevinden, Frans moeten spreken.

Er zijn veel meer diensten in Vlaanderen gevestigd dan in Wallonië.

Bijgevolg zijn er meer Nederlandstalige personeelsleden. Daar moet nog worden aan toegevoegd dat men sommige intercommunales opnieuw in het departement heeft opgenomen, en met name de Intercommunale E. 3 die 346 personeelsleden tewerkstelde, uiteraard allen Nederlandstalig aangezien de E. 3 zich in Vlaanderen bevindt.

Voor het personeel van het zeekanaal Brussel-Rupel, binnenkort Brussel-Schelde, werd het gebrek aan evenwicht tussen Nederlandstalig en Franstalig personeel aangeklaagd.

Het grondgebied van de 19 gemeenten is erg klein en de waterweg vloeit onmiddellijk het Vlaamse Gewest binnen. Vanaf dat ogenblik zijn allen die er werken, ambtenaren, werklieden, enz., Nederlandstalig.

Ten slotte kan het departement geen slecht aanwervingsbeleid worden verweten, aangezien niemand wordt aangeworven. Behalve voor de continu-diensten, met andere woorden de diensten die 24 uur op 24 draaien, en waar enige aanwerving noodzakelijk is, is geen enkele aanwerving mogelijk en de personeelsbezetting van het departement is tot 1 800 personeelsleden, d.i. beneden de personeelssterkte, gedaald.

7. Prijs van de overheidsopdrachten

Het laatste fundamentele probleem dat aan de orde was, betrof de abnormaal lage prijzen, wat heeft geleid tot het bestaan van de « koppelbazen ».

De jongste jaren is het werkvolume aanzienlijk verminderd doordat :

- 1° de maatschappijen voor de huisvesting niet werken;
- 2° de particulieren minder bouwen.

Wat is daar de reden voor ?

Wellicht moet ten gronde worden nagegaan of de behoefte onveranderd blijft.

In België zijn er zowat 3 miljoen woningen.

Indien men per woning drie personen telt, is men niet ver van het totale Belgische bevolkingsaantal.

Iedereen is dus gehuisvest, maar woont soms in slechte omstandigheden, waardoor kan worden verklaard dat vandaag nog steeds nieuwe woningen worden opgetrokken.

Het afgelopen jaar werden er 26 000 gebouwd. Derhalve moet de zienswijze hieromtrent worden bijgesteld.

Parallel daarmee wordt een reuzecampagne gevoerd om bestaande woningen te restaureren. Men knapt de gevels op, men helpt de eigenaars via premies en allerlei voordelen zoals belastingstimuli en andere, het comfort in te bouwen onder de vorm van isolatie, dubbele beglazing, een rationelere verwarmingssinstallatie, een nieuw systeem voor elektriciteitsvoorziening. Kortom oude huizen worden tot nieuwe omgebouwd. Degene die een huis vindt dat 80 jaar oud is, maar zodanig is gerestaureerd dat het aan zijn wensen beantwoordt, zal niet langer zelf bouwen.

Cette décision est motivée par le fait que, dans les administrations des Régions, les postes de direction ont été attribués à des hommes jeunes, ce qui a supprimé les possibilités de promotion à ces postes de fonctionnaires.

Il a été demandé pourquoi il y a un déséquilibre entre le nombre d'agents francophones et le nombre d'agents néerlandophones. La réponse est que le Département est fortement décentralisé et que, par conséquent, les agents qui se trouvent en Flandre doivent parler néerlandais et ceux qui se trouvent en Wallonie doivent parler français.

Il y a beaucoup plus de services se trouvant en Flandre qu'en Wallonie. Donc il y a plus de fonctionnaires néerlandophones.

Il faut y ajouter le fait que l'on a réintégré, à l'intérieur du Département, certaines intercommunales, et notamment l'Intercommunale E. 3 où il y avait 346 fonctionnaires, tous néerlandophones puisque E. 3 se trouve en Flandre.

En ce qui concerne le personnel du canal maritime de Bruxelles vers le Rupel et bientôt vers l'Escaut, on a critiqué le déséquilibre entre le personnel francophone et néerlandophone.

Le territoire des 19 communes est très petit et, immédiatement, la voie d'eau arrive dans la Région flamande et, à partir de ce moment, tous ceux qui y travaillent, les fonctionnaires, les ouvriers, etc., sont tous des néerlandophones. C'est de là que provient cette discordance.

Enfin le département ne peut pas être accusé d'avoir un mauvais recrutement, puisqu'il ne recrute personne. Sauf les services continus, c'est-à-dire ceux qui tournent 24 heures sur 24, où il faut obligatoirement recruter, aucun recrutement n'est possible et le personnel du département est ainsi descendu jusqu'à 1 800 fonctionnaires en dessous du cadre.

7. Prix des marchés publics

Le dernier des grands problèmes fondamentaux qui furent posés est celui des prix anormalement bas, ce qui entraîne l'existence de « négriers ».

Le volume des travaux a diminué au cours des dernières années dans des proportions importantes parce que :

- 1° les sociétés de logements ne travaillent pas;
- 2° les particuliers construisent moins. }

Pourquoi ?

Il faudrait peut-être fondamentalement vérifier si le besoin reste aussi important.

Il y a en Belgique un peu plus de trois millions de logements.

Si l'on compte trois personnes par logement, on arrive à peu près au nombre de Belges. Donc tout le monde est logé, mal logé parfois et c'est ce qui entraîne encore actuellement la construction de nouveaux logements.

L'année dernière, on en a construit 26 000. Il y a donc un besoin à repenser.

Parallèlement, une énorme campagne se mène en vue de restaurer les bâtiments existants. On ravale les façades, on aide par des primes et toutes sortes de moyens, d'incitants fiscaux ou autres, les propriétaires à installer le confort, c'est-à-dire l'isolation, de doubles vitrages, un chauffage plus rationnel, un nouveau système d'électricité. En un mot, on refait des maisons modernes avec des anciennes. Le citoyen qui trouve une maison qui a 80 ans, restaurée de telle façon qu'elle est devenue conforme à son souhait, ne construira plus.

Daarbij komt nog dat sommigen, ondanks de premies, niet langer in staat zijn te bouwen en vooral geen vertrouwen hebben in de toekomst : zij vrezen op een gegeven ogenblik niet genoeg geld meer te hebben om de annuïteiten af te betalen. Het systeem geraakt verlamd.

Bovendien hebben de gemeenten, die werkter tegen een prijs die ongeveer gelijk lag met die van de Staat, plotseling het merendeel van hun investeringen stopgezet.

Niettegenstaande de evolutie van het indexcijfer beschikt de Staat nog steeds over hetzelfde kredietvolume.

Daardoor hebben de ondernemingen die op een bepaald ogenblik bestellingen hadden voor een bedrag van 150 tot 200 miljard, nog slechts de beschikking over de helft van die kredieten, zodat ze, willen ze hun personeel behouden, de werkgelegenheid veilig stellen en levensvatbaar blijven, genoopt zijn werk te zoeken. Daartoe stellen zij zeer lage prijzen voor.

Bijgevolg maken ze zich schuldig aan overtreding van de wet die de verkoop met verlies verbiedt.

Krachtens de wet op de overheidsopdrachten kunnen abnormaal lage prijzen worden geweerd.

Wanneer echter het merendeel van de ondernemingen aldus tewerk gaat, dalen de prijzen en zoekt de ondernemer, wil hij overleven, henzij goedkoper produkten, hetzij goedkopere werkkrachten.

Dit laatste heeft geleid tot het probleem van de « koppelbazen ».

De « koppelbaas » is een geregistreerde ondernemer die, twee kwartalen voor hij van de markt verdwijnt, nalaat zijn sociale zekerheidsbijdragen en soms ook zijn roerende voorheffing op de wedden en salarissen te betalen.

Het departement van Openbare Werken slaagt er niet in hierop controle uit te oefenen; wanneer werken in onderaanneming worden uitgevoerd, kan daarop toezicht worden uitgeoefend, dank zij het contract tussen de Staat en de onderaannemer en dank zij de vereiste om met een erkend onderaannemer te werken, maar in het volgende stadium, wanneer de onderaannemer personeel van een andere vennootschap betreft, heeft de Staat niet de minste controle meer en dat is wat tot het verschijnsel van de koppelbazen heeft geleid. Tot op heden is daartegen één sanctie getroffen waarbij de erkenning van een onderneming een maand is ingetrokken. Dit is een zware straf die tot tal van faillissementen dreigt te leiden.

Sedertdien zijn geen andere gevallen bekend geraakt.

Bij de onder toezicht van de Eerste Minister staande commissie voor de overheidsopdrachten heeft de Minister een zopas goedgekeurd voorstel ingediend, krachtens hetwelk een berekening wordt gemaakt om tot de normale prijs te komen. Die berekening houdt duidelijk reeds een verbetering in. Nochtans kan daardoor niet automatisch de onderneming die abnormaal lage prijzen aanbiedt worden uitgesloten.

Voorlopig kan zulks alleen worden geconstateerd en moet gepoogd worden de onderneming te ondervragen opdat ze zich verantwoordt.

Daar is uiteraard al gauw zes maanden mee gemoeid en het resultaat is dan nog niet klaar en duidelijk.

Overeenkomstig de voorschriften van de Gemeenschappelijke Markt moet de opdracht aan de minstbiedende worden toegewezen.

Dit houdt een risico in en vaak heeft men een minder goed produkt omdat het goedkoper en soms lichtjes gebradeerd is.

B. Wegen en rijwielpaden

Vraag van de heer Cardoen :

Is geen coördinatie mogelijk tussen het Departement en de R. T. T. om te voorkomen dat een herstelde weg enkele maanden nadien terug wordt opengelegd om kabels te leggen ?

Il faut y ajouter le fait que certains n'ont plus la possibilité de construire malgré les primes et surtout qu'ils n'ont pas confiance dans l'avenir, ils craignent de ne plus avoir à un moment donné suffisamment d'argent pour pouvoir payer les annuités. Le système s'arrête.

En outre, les communes, qui travaillaient pour un montant approximativement égal à celui de l'Etat, ont subitement arrêté la majeure partie de leurs investissements.

L'Etat a toujours le même volume de crédits malgré l'évolution de l'index.

Tout cela fait que les entreprises qui, à un moment donné étaient capables d'absorber 150 à 200 milliards de travaux, n'ont plus à leur disposition que la moitié et par conséquent, pour garder leur personnel, servir l'emploi et continuer à vivre, sont obligées de chercher du travail. Pour cela, elles remettent des prix très bas.

Ce faisant, elles sont en infraction avec la loi qui veut que l'on ne puisse vendre à perte.

La loi sur les marchés publics permet d'écarter les prix anormalement bas.

Mais lorsque la majorité des entreprises travaille de cette façon, les prix diminuent et l'entrepreneur, pour survivre, cherche soit des produits meilleur marché, soit une main-d'œuvre moins chère.

Ceci conduit vers le système des « négriers ».

Le « négrier » est un entrepreneur enregistré mais qui s'abstient deux trimestres avant de disparaître, de payer ce qu'il doit à l'O. N. S. S. et parfois aussi son précompte mobilier sur les traitements et salaires.

Le département des travaux publics n'arrive pas à contrôler cela car si des travaux sont sous-traités, il peut vérifier par le canal du contrat entre l'Etat et le soumissionnaire et de l'exigence d'avoir un sous-traitant agréé, mais au stade suivant, lorsque le sous-traitant prend du personnel d'une autre société, l'Etat n'a plus aucun contrôle et c'est ce qui a fait apparaître le phénomène des « négriers ». Une sanction a été prise en ce sens que l'agrégation a été retirée pendant un mois à une entreprise. C'est une sanction très lourde qui risque de provoquer des faillites.

Depuis lors, il n'a plus été question de rien.

Le Ministre a introduit à la Commission des marchés publics, qui est sous la tutelle du Premier Ministre, une proposition qui vient d'être acceptée, au terme de laquelle un calcul est fait pour savoir le prix normal. Il est clair que ce calcul est déjà une amélioration. Mais il ne permet pas d'exclure automatiquement l'entreprise dont les prix sont anormalement bas.

On peut uniquement les constater et essayer d'interroger l'entreprise pour qu'elle se justifie.

Cela dure évidemment six mois de plus pour ces travaux là et le résultat n'est pas clair et net.

Il y a la règle du Marché Commun qui veut que l'on prenne l'entrepreneur le moins disant.

C'est un risque, et l'on a un produit qui est souvent moins bon parce que meilleur marché et parfois un peu bradé.

B. Routes et pistes cyclables

Question de M. Cardoen :

Une coordination ne peut-elle se faire entre le Département et la R. T. T., pour éviter qu'une route refaite soit rouverte quelque mois après la réfection pour la pose de câbles ?

Antwoord :

De gevraagde coördinatie bestaat. De beide Administraties ontmoeten elkaar regelmatig ten einde te trachten de werken op hetzelfde ogenblik uit te voeren.

De Minister wenst dat het overleg in de toekomst wordt uitgebreid.

Vraag van de heer Somers :

Destijds vond de Minister ingevolge een door mij gestelde parlementaire vraag dat het beplanten van taluds en zijbermen een nuttig initiatief zou zijn.

Welke concrete plannen bestaan er hieromtrent en op welke plaats zouden die werken aanvangen ?

Antwoord :

De plannen en de plaats van de aan te vangen werken zijn de volgende :

Brabant :

- A. 2 : vak Berterre-Aarschot.
- E. 5 : het aan te leggen complex in Affligem.

West-Vlaanderen :

- R. W. 908 : Ieper-Poperinge.
- R. W. 308 : ringlaan van Kortrijk.
- A. 19 : Kortrijk-Ieper.
- A. 17 : een gedeelte.
- A. 18 : de parkings van Mannekensvere en Westkerke.
- R. W. 676 : Jabbeke-De Haan.
- R. W. 913 : Poperinge-Abeele.
- R. W. 338 : te Beernem, het planten van hoogstammige bomen. Zuiderring van Ieper.

Antwerpen :

- R. W. 14 : omleiding te Wijnegem.
- R. W. 25 : Retie-Geel.
- R. W. 12 : zuidelijke omlegging van Mol.
- E. 3 : het complex te Zoersel.
- R. W. 177 : de doortocht te Boom.

Oost-Vlaanderen :

- R. W. 310 : Aalter-Knesselare.
- E. 3 : parking te Gent-Brugge.
- R. W. 724 en 726 : industrieweg westelijk Gent.
- R. W. 56 : te Zottegem.
- R. W. 352 en 337 : te Nazareth.
- R. W. 731 : Aalst-Ninove.
- R. W. 175 : Sint-Niklaas-Temse.
- R. 4 : de verkeerswisselaar met de E. 3 te Heusden.
- E. 3 : parking te Waasmunster.
- E. 3 : verkeerswisselaar te Sint-Niklaas.

Limburg :

- Lommel-Neerpelt, noord-zuidverbinding.
- De zuidelijke omlegging om Bilzen.
- R. W. 48 : vlak Diepenbeek-Genk.

Luxemburg :

- E. 9 : omleiding van Houffalize.
- E. 40 : Wellin-Tellin tegen Marche.
- E. 40 : vak Stockem-Sterpeniche.
- R. W. 28 : Champion-Recogne.
- R. W. 44 : Aarlen-Etalle-Tintigny.
- R. W. 175 : Virton-Croix-Rouge.
- R. W. 44 en 50 : te Florenville.

Réponse :

La coordination existe car les deux administrations concernées se rencontrent régulièrement pour tenter de faire exécuter les travaux au même moment.

Pour l'avenir, le Ministre souhaite que cette concertation s'amplifie.

Question de M. Somers :

A l'occasion d'une question parlementaire que je lui avais adressée, le Ministre avait estimé que l'aménagement de plantations sur les talus et les bermes latérales seraient une initiative utile.

Existe-t-il des projets concrets en la matière et à quel endroit les travaux commenceraient-ils ?

Réponse :

Les travaux en ce domaine sont les suivants :

Brabant :

- A. 2 : tronçon Berterre-Aarschot.
- E. 5 : complexe à construire à Affligem.

Flandre occidentale :

- R. N. 908 : Ypres-Poperinge.
 - R. N. 308 : ring de Courtrai.
 - A. 19 : Courtrai-Ypres.
 - A. 17 : en partie.
 - A. 18 : les parkings de Mannekensvere et de Westkerke.
 - R. N. 767 : Jabbeke-De Haan.
 - R. N. 913 : Poperinge-Abeele.
 - R. N. 337 : à Beernem, plantation d'arbres de haut fût.
- Ring sud d'Ypres.

Anvers :

- R. N. 14 : déviation de Wijnegem.
- R. N. 25 : Retie-Geel.
- R. N. 12 : déviation sud de Mol.
- E. 3 : complexe à Zoersel.
- R. N. 177 : traversée de Boom.

Flandre orientale :

- R. N. 310 : Aalter-Knesselare.
- E. 3 : parking à Gentbrugge.
- R. N. 724 et 726 : route industrielle de Gand ouest.
- R. N. 56 : à Zottegem.
- R. N. 352 et 337 : à Nazareth.
- R. N. 731 : Alost-Ninove.
- R. N. 175 : Saint-Nicolas-Tamise.
- R. 4 : échangeur avec la E. 3 à Heusden.
- E. 3 : parking à Waasmunster.
- E. 3 : échangeur de Saint-Nicolas.

Limbourg :

- Lommel-Neerpelt : liaison nord-sud.
- Déviation sud autour de Bilzen.
- R. N. 48 : tronçon Diepenbeek-Genk.

Luxembourg :

- E. 9 : déviation Houffalize.
- E. 40 : Wellin-Tellin à hauteur de Marche.
- E. 40 : tronçon Stockem-Sterpeniche.
- R. N. 28 : Champlon-Recogne.
- R. N. 44 : Arlon-Etalle-Tintigny.
- R. N. 175 : Virton-Croix-Rouge.
- R. N. 44 et 50 : à Florenville.

Vraag van de heer De Mol :

Waarom reeds bij het ontwerpen van moderniseringswerken van wegen wordt er geen beplantingsplan opgesteld ?

Antwoord :

Reeds van in het stadium « ontwerp » wordt er inzake de wegenprojecten rekening gehouden met de later te verwezenlijken beplantingen.

De betrokken bundels worden trouwens voorgelegd aan de Dienst van het Groenplan, die de projecten onderzoekt, specifiek onder oogpunt van de in een later stadium uit te voeren beplantingen.

Vraag van de heren M. Colla en Van Elewycck :

Welk is de stand van zaken inzake de tunnel Liefkenshoek ? Is er staatswaarborg ? Waarom geen spoorwegverbinding ?

Antwoord :

Met betrekking tot de tunnel Liefkenshoek wordt verwezen naar het voormelde verslag van de Commissie voor de Infrastructuur van de Senaat (blz. 87 en 88).

Zoals overigens ook opgenomen in het beknopt verslag van de Senaat van 5 juni 1985 (blz. 952), werd een eminent jurist gevraagd de Minister een omstandig advies voor te leggen inzake het mechanisme voor de contractuele op punt stelling van het dossier. Het probleem van de spoorwegverbinding valt niet onder zijn bevoegdheid.

Vraag van de heer Van Elewycck :

Zal de tunnel Liefkenshoek een veilige tunnel zijn in het kader van het vervoer van gevaarlijke stoffen ?

Antwoord :

Inzake de veiligheid van de tunnel zijn er twee aspecten.

1. Brandveiligheid

In principe zijn alle materialen, gebruikt in de constructie en uitrusting van de tunnel, onbrandbaar. In toepassing hiervan zal in de tunnel een betonnen rijwegverharding voorzien worden.

De tunnel zelf heeft een aantoonbare brandveiligheid van minstens 4 uur.

Alle uitrusting in de rijwegkokers, waarvan het intact blijven of functioneren absoluut noodzakelijk is bij brandbestrijding, heeft een brandstabiliteit van minstens één uur.

2. Explosieveiligheid

Ten einde een homogene veiligheid van de constructie op dat gebied te verkrijgen wordt als uitgangshypothese genomen dat de ondertunneling intact moet blijven bij optreden van een inwendige druk in één rijwegkoker, gelijk aan de weerstand tegen druk van binnenuit van het meest weerstandbedende constructieve element (plafond, wanden of tunnelvloer).

Vraag van de heer Van Elewycck :

Quid inzake de verbinding E 3 - tunnel Liefkenshoek ?

Question de M. De Mol :

Pourquoi ne prévoit-on pas un plan de plantations dès la conception des projets de modernisation ?

Réponse :

Il est déjà tenu compte des plantations à réaliser ultérieurement lorsque la construction de routes en est encore au stade de projet.

Les projets concernés sont d'ailleurs soumis au service du Plan Vert, qui les examine en ce qui concerne les plantations à réaliser dans une phase ultérieure.

Question de MM. M. Colla et Van Elewycck :

Où en est-on en ce qui concerne le tunnel du Liefkenshoek ? La garantie de l'Etat a-t-elle été accordée ? Pourquoi n'y a-t-il pas de liaison ferroviaire ?

Réponse :

En ce qui concerne le tunnel du Liefkenshoek, le Ministre renvoie au rapport précité de la Commission de l'Infra-structure du Sénat (pp. 87 et 88).

Comme le mentionne d'ailleurs également le compte rendu analytique du Sénat du 5 juin 1985 (p. 952), le Ministre a demandé à un éminent juriste d'émettre un avis sur le mécanisme d'élaboration du contrat relatif au dossier. Le problème de la liaison ferroviaire ne ressortit pas à sa compétence.

Question de M. Van Elewycck :

Le tunnel du Liefkenshoek répondra-t-il aux normes de sécurité en ce qui concerne le transport de substances dangereuses ?

Réponse :

Il convient de distinguer deux aspects en ce qui concerne la sécurité du tunnel :

1. Résistance au feu

Tous les matériaux utilisés pour la construction et l'équipement du tunnel sont, en principe, ininflammables.

En application de ce principe, le tunnel sera pourvu d'un revêtement en béton.

Le tunnel lui-même a une résistance au feu démontrable d'au moins quatre heures.

Les équipements des pertuis, qui doivent impérativement rester intacts ou continuer à fonctionner en cas de lutte contre un incendie, ont une stabilité au feu d'une heure au moins.

2. Résistance aux explosions

Afin d'obtenir en ce domaine une résistance homogène de la construction, on considère que le tunnel doit rester intact lorsqu'un des pertuis est soumis à une pression interne égale à la résistance à une pression interne de l'élément de construction le plus résistant (plafond, parois ou base du tunnel).

Question de M. Van Elewycck :

Où'en est-il de la liaison entre l'E3 et le tunnel du Liefkenshoek ?

Antwoord :

Wat betreft de verbinding Liefkenshoek met het autosnelwegennet op de Linkersscheldeover, zijn er geen moeilijkheden vanaf de tunnel tot aan de RW 617.

De politieke problemen stellen zich tussen de RW 617 en de E 3.

De Administratie heeft een studie gemaakt, waaruit blijkt dat de economie van het project de verlenging vraagt van de verbinding tot aan de E 3, volgens het trace voorzien op het gewestplan.

De Ecologische Commissie heeft in haar zitting van 21 februari 1985 een gunstig advies uitgebracht.

De administratie zet op verzoek van de Minister de studie van de verschillende alternatieve voorstellen verder, zowel uit het oogpunt van de kosten van aanleg als uit een macro-economisch oogpunt van de verwezenlijking van die verbindingen en van de verkeersveiligheid (vervoer van gevaarlijke stoffen).

Die studie wordt momenteel in gereedheid gebracht en zij zal medegedeeld worden aan allen die erom verzoeken.

Alvorens de bouwaanvraag in te dienen moeten alle oplossingen grondig onderzocht worden ten einde de beste beslissing te kunnen nemen.

Vraag van de heer Van Elewycck :

Destijds werd medegedeeld dat de werken aan de tunnel Jan de Voslei zouden beëindigd zijn in 1984.

Volgens ik vernomen heb zou de voltooiing slechts voor 1986 zijn.

Gezien het belang van de betrokken tunnel voor de verkeersafwikkeling aldaar (verbinding met de autosnelweg E 3 en met het centrum van Antwerpen) is een dergelijke vertraging niet aanvaardbaar.

Antwoord :

De betrokken werken moeten, normaal gezien, voltooid zijn einde november 1985.

De vertraging is deels te wijten aan budgettaire redenen, deels aan technische redenen, meer bepaald wat betreft het drainagestelsel onder het wegdek.

Rekening houdend met de ondervinding, opgedaan bij andere tunnels, werd er inderdaad beslist het ontwerp te wijzigen onder dit oogpunt. Deze wijziging heeft vertraging tot gevolg gehad.

Vraag van de heer De Mol :

De verbinding van de regio Sint-Niklaas - Dendermonde met Brussel via Aalst is geen oplossing. Er dient gezocht naar andere mogelijkheden.

Antwoord :

Met betrekking tot de verbinding van de regio Sint-Niklaas - Dendermonde met Brussel heeft het departement destijds voorstellen aan de Vlaamse Executieve voorgelegd, die kwestieuze verbinding verwezenlijkten via Asse.

De Executieve heeft evenwel beslist dat de verbinding al over Aalst moest gerealiseerd worden via de autosnelweg E 5. De Executieve was daarbij van oordeel dat andere oplossingen slechts konden onderzocht worden indien later zou blijken dat een verbinding via Aalst geen afdoende oplossing geeft.

Réponse :

La liaison entre le tunnel du Liefkenshoek et le réseau autoroutier de la rive gauche de l'Escaut ne pose aucun problème entre le tunnel et la RN 617.

Les problèmes politiques se posent entre la RN 167 et l'E3.

L'administration a procédé à une étude, dont il ressort que l'économie du projet requiert le prolongement de la liaison jusqu'à l'E3 suivant le trace prévu au plan de secteur.

La Commission de l'écologie a émis un avis favorable lors de sa réunion du 21 février 1985.

L'administration poursuit, à la demande du Ministre l'étude des différentes propositions alternatives, tant du point de vue du coût de construction qu'en ce qui concerne l'aspect macro-économique de la réalisation de ces liaisons et en ce qui concerne la rentabilité du tunnel et la sécurité du trafic (transport de substances dangereuses).

Cette étude est en cours et ses résultats seront communiqués à ceux qui en feront la demande.

Il convient d'étudier toutes les solutions en détail avant de demander l'autorisation de construire, afin de pouvoir prendre la meilleure décision.

Question de M. Van Elewycck :

Il avait été précisé que les travaux du tunnel Jan de Voslei seraient terminés en 1984.

Or, il semblerait que l'achèvement des travaux ne soit prévu que pour 1986.

Etant donné l'importance de ce tunnel pour l'écoulement du trafic à cet endroit (liaison avec l'autoroute E3 et le centre d'Anvers), un tel retard est inacceptable.

Réponse :

Les travaux en question doivent normalement être terminés pour la fin novembre 1985.

Ce retard s'explique, d'une part, par des motifs budgétaires et, d'autre part, par des raisons techniques, et plus particulièrement par les problèmes posés par le système de drainage installé sous le revêtement.

Eu égard à l'expérience acquise lors de la construction d'autres tunnels, il a effectivement été décidé de modifier le projet sur ce point et cette modification a retardé les travaux.

Question de M. De Mol :

Assurer la liaison entre la région de Saint-Nicolas-Termonde et Bruxelles via Alost n'est pas une solution. Il convient de rechercher d'autres possibilités.

Réponse :

En ce qui concerne la liaison entre la région de Saint-Nicolas-Termonde et Bruxelles, le Département a soumis à l'époque à l'Exécutif flamand des propositions suivant lesquelles la liaison en question aurait été assurée via Asse.

L'Exécutif a toutefois décidé que la liaison via Alost devait être assurée par l'autoroute E 5. L'Exécutif a estimé à ce propos que d'autres solutions ne pouvaient être examinées que s'il s'avérait par la suite que la liaison via Alost ne donnait pas entière satisfaction.

Vraag van de heer Van Eleweyk :

De werken aan de verkeerswisselaar te Groot-Bijgaarden slepen reeds jaren aan.

Wanneer zullen zij uiteindelijk voltooid worden ?

Antwoord :

Ik heb mij bewust van de lange duur der werken, destijds de nodige initiatieven genomen om de uitvoering ervan te bespoedigen.

Dank zij deze maatregelen geschiedt bedoelde uitvoering momenteel in een versneld tempo en wel in die mate dat de hoofdrichtingen Brussel-Oostende en Oostende-Brussel nog vóór het betaald verlof 1985 zullen kunnen in dienst genomen worden.

De volledige voltooiing is voorzien tegen 15 oktober 1985.

Vraag van de heer Van Eleweyk :

Op de ring rond Brussel zijn er reeds sedert lange tijd werken bezig aan een brug te Zaventem.

Wanneer zullen die werken aldaar eindelijk voltooid zijn ?

Antwoord :

Kwestieuze werken, die zich in feite situeren op grondgebied Diegem, zullen voltooid zijn vóór het betaald verlof 1985.

De lange duur der werken is te wijten aan technische problemen, die verband houden met de weersomstandigheden.

Vraag van de heren Cardoen en Vervaeke :

Wanneer zullen de werken aan de R. W. 182, Lennikse baan, uiteindelijk aanvangen ? Is het mogelijk dat zulks nog dit jaar gebeurt ? Wat met de volgende fasen ?

Antwoord :

De modernisering van de Lennikse baan is een zgn. gecombineerd project, t.t.z. een project met een gemeentelijk aandeel. Dit aandeel betreft het aanleggen van rioleringen, waarvoor de aanbestedingsdocumenten dienen ter beschikking gesteld te worden door de gemeente en waarvan de kosten der werken gedragen worden door deze laatste.

Het uitschrijven van de aanbesteding heeft een zeer gevoelige vertraging opgelopen om wille van problemen, verband houdende met de gemeentelijke rioleringsplannen.

Intussen is de aanbesteding van de eerste fase der werken die trouwens ingeschreven staat in de begroting 1985, zegge het vak Anderlecht - St.-Pieters-Leeuw (Vlezembeek), doorgegaan.

Wegens bepaalde administratieve formaliteiten die nog te vervullen zijn met betrekking tot het gemeentelijk aandeel, kan de aanvang der werken niet vroeger gesteld worden dan september 1985.

De tweede fase van de modernisering van R. W. 182, zegge het vak Sint-Pieters-Leeuw-Lennik, zal ingeschreven worden op de begroting 1986, terwijl de uitvoering van de derde en vierde fase uiteraard op latere programma's zal dienen opgenomen.

Vraag van de heer Cardoen :

Hoever staat de procedure in verband met de inschakeling in het rijkswegennet van de Schapenbaan te Lennik ?

Question de M. Van Eleweyk :

Les travaux à l'échangeur routier de Grand-Bigard durent depuis plusieurs années déjà.

Quand seront-ils finalement terminés ?

Réponse :

Conscient de la longueur des travaux, j'ai pris à l'époque les initiatives nécessaires pour activer l'exécution de ceux-ci.

Grâce à ces mesures, les travaux sont actuellement exécutés à un rythme accéléré, de sorte que les directions principales Bruxelles-Ostende et Ostende-Bruxelles pourront encore être mises en service avant les vacances de 1985.

Les travaux seront entièrement terminés pour le 15 octobre 1985.

Question de M. Van Eleweyk :

Sur le ring de Bruxelles, des travaux sont effectués, depuis longtemps déjà, à un pont situé sur le territoire de Zaventem.

Quand ces travaux seront-ils finalement terminés ?

Réponse :

Les travaux en question, qui sont en fait exécutés sur le territoire de la commune de Diegem, seront terminés avant les vacances de 1985.

La longueur des travaux est due à des problèmes techniques liés aux intempéries.

Question de MM. Cardoen et Vervaeke :

Quand les travaux à la RN -82, route de Lennik, pourront-ils enfin débiter. Est-il possible que ces travaux débiteront encore cette année ? Qu'en sera-t-il des phases suivantes ?

Réponse :

La modernisation de la route de Lennik est ce qu'on appelle un projet combiné, c'est-à-dire un projet qui comporte une participation communale. Cette participation communale concerne la pose d'égoûts pour laquelle la commune devra fournir les documents d'adjudication et supporter les frais des travaux.

L'annonce de l'adjudication a sensiblement été retardée en raison de problèmes liés aux plans communaux de pose d'égoûts.

Entre-temps, l'adjudication de la première phase des travaux, qui est d'ailleurs inscrite au budget de 1985, c'est-à-dire le tronçon Anderlecht-Sint-Pieters-Leeuw (Vlezembeek), a eu lieu.

En raison de formalités administratives qui doivent encore être accomplies et qui ont trait à la participation communale, les travaux ne pourront débiter avant septembre 1985.

La deuxième phase de la modernisation de la RN 182, c'est-à-dire le tronçon Sint-Pieters-Leeuw-Lennik, sera inscrite au budget de 1986, tandis que l'exécution des troisième et quatrième phases devra bien entendu être prévue dans des programmes ultérieurs.

Question de M. Cardoen :

Où en est la procédure relative à l'intégration de la Schapenbaan de Lennik dans le réseau des routes nationales ?

Antwoord :

De desbetreffende procedure is aan gang. Deze procedure is vrij omslachtig, doch het kan niet ontkend worden dat de bundel vertraging heeft opgelopen.

De nodige instructies werden reeds gegeven om de zaak te bespoedigen.

Vraag van de heer Bogaerts :

Kan de Minister nadere gegevens verstrekken met betrekking tot het project « RW. 254 - Boortmeerbeek : aanpassen kruispunt Wespelaarsebaan », dat opgenomen is in de begroting 1985 ?

Antwoord :

Kwestieuze werken zullen aanbesteed worden in het vierde kwartaal 1985.

De uitvoering der werken zal aanvangen in het vóórjaar 1986.

Er dient inderdaad rekening te worden gehouden met de winterperiode.

Vraag van de heer De Mol :

Inzake de Biezestraat te Hamme, wat houdt dat project juist in en zijn die werken verantwoord ?

Antwoord :

De Biezestraat te Hamme vormt de geschikte verbinding tussen het centrum van Hamme en de nieuwe aangelegde rijksweg 60. De werken werden in 1983 uitgevoerd en omvatten de aanleg van :

1. voor het Wegenfonds :

- rijwegverharding van 7 m breedte;
- 2 fietsstroken van 1 m;
- verharde parkeergelegenheid in functie van de beschikbare ruimte.

2. gezamenlijk met deze werken werden rioleringswerken uitgevoerd voor rekening van de gemeente.

Tevens werden er voetpaden aangelegd.

Vraag van de heer Lernoux :

Wanneer wordt het wegvak Chimay-Macquenoise (R 379) van de « Route Charlemagne » afgewerkt ?

Antwoord :

De moderniseringswerken aan die weg zijn als volgt gepland :

doortocht van Seloignes en Macquenoise tussen de K. P. 8 tot 10 en de K. P. 11 tot 12 : verbredings- en herstratingswerken zijn gepland voor 1985.

De aanbesteding is voor eind augustus.

De aanbesteding van de rechtekking van de bocht te Bertignon (doortocht van Seloignes) is voor het einde van het jaar.

De rechtekking van het vak tussen de R 604 (circuit van Chimay) en de R 379 op het grondgebied van Saint-Remy, is voor 1986.

Réponse :

La procédure est en cours. Cette procédure est relativement complexe, mais il est indéniable que le dossier a subi du retard.

Les instructions nécessaires ont été données en vue d'accélérer le traitement de ce dossier.

Question de M. Bogaerts :

Le Ministre peut-il fournir des précisions à propos du projet « R. N. 254-Boortmeerbeek : adaptation du carrefour Wespelaarsebaan », qui figure au budget 1985 ?

Réponse :

Les travaux en question seront adjugés au cours du quatrième trimestre de 1985.

L'exécution des travaux débutera au printemps de 1986.

Il faut en effet tenir compte de la période d'hiver.

Question de M. De Mol :

En quoi consiste exactement le projet relatif à la Biezestraat à Hamme et ces travaux sont-ils justifiés ?

Réponse :

La Biezestraat à Hamme relie le centre de Hamme et la nouvelle route nationale 60.

Les travaux ont été exécutés en 1983 et comprennent l'aménagement de :

1. Pour le Fonds des Routes :

- revêtement de 7 m de largeur;
- 2 piste cyclables de 1 m;
- emplacement de stationnement en dur en fonction de l'espace disponible.

2. Des travaux d'égouttage ont été exécutés, en même temps que les travaux précités, pour le compte de la commune.

Des trottoirs ont également été aménagés.

Question de M. Lernoux :

Quand sera achevé le tronçon Chimay-Macquenoise (RN. 379) de la route Charlemagne ?

Réponse :

Les travaux de modernisation de cette route sont prévus comme suit.

Traverses de Seloignes et Macquenoise entre les B. K. 8 à 10 et les B. K. 11 à 12 : des travaux d'élargissement et de rechargement sont prévus en 1985.

L'adjudication est prévue pour la fin août.

L'adjudication des travaux de rectification du virage de Bertignon (traversée de Seloignes) est prévue en fin d'année.

Les travaux de rectification de la section comprise entre la RN. 604 (circuit de Chimay) et la RN. 379 sur le territoire de Saint-Remy, sont prévus en 1986.

Het tracé van die nieuwe weg is niet in het gewestplan Thuin-Chimay opgenomen.

De studie van de rondweg noord van Macquenoise is aan-
gevat.

Die werken worden in 1987 aanbesteed.

Het voorontwerp van de rondweg noord van Chimay
via bestaande gemeentewegen is thans in onderzoek.

Vraag van de heer Lernoux :

Is geen rondweg van Couvin via het oosten (plaatselijke
belangen) en via het westen (route de Charlemagne) moge-
lijk ? Die twee rondwegen vullen elkaar aan.

Antwoord :

De rondweg west van Couvin werd uit het gewestplan
gschrapt (koninklijk besluit van 24 april 1980) en vervangen
door de rondweg oost waarvan het project thans ter studie
ligt.

Vraag van de heer De Mol :

Hoe komt het dat de aanleg van rijwielpaden geschiedt
zonder coördinatie en zonder integratie in het algemeen
verkeer ? Is er geen coördinatie met de gewestelijke Ministers
mogelijk ?

Antwoord :

De Minister verwijst naar de antwoorden die hij ver-
strekt heeft in de Senaatscommissie (zie het voormelde
verslag van de Senaatscommissie voor de Infrastructuur).

Anderzijds bevat het verslag van de heer Desutter met
betrekking tot de begroting 1984 (Stuk Kamer n° 4-XVI/3
van 1983-1984) eveneens een uiteenzetting over deze aan-
gelegenheid.

Vraag van de heer Cardoen :

Hoe komt het dat de uitbreiding van de wet op het We-
genfonds inzake de aanleg van fietspaden op gemeentelijk
en provinciaal domein tot op heden nog maar weinig resul-
taat gehad heeft ?

Antwoord :

Het Bestuur der Wegen onderzoekt steeds welwillend de
aanvragen ingediend in het kader van de uitbreiding van
de wet op het Wegenfonds.

Er is evenwel een voorwaarde, die vaak uit het oog
verloren wordt, namelijk dat het fietspad moet dienen ter
vervanging van een fietspad dat in de betrokken zone nor-
maal langs de rijksweg zou moeten aangelegd worden, doch
waar het wegens bepaalde omstandigheden (plaatsgebrek,
te dure onteigeningen, veiligheidsoverwegingen, enz.) niet
aangewezen is het te realiseren langsheen die rijksweg.

Zulks houdt in dat :

1. er in de betrokken zone geen fietspad langsheen de
riksweg mag aanwezig zijn;

Le tracé de cette nouvelle route n'est pas repris au plan de
secteur de Thuin-Chimay.

L'étude du contournement nord de Macquenoise a débuté.

L'adjudication de ces travaux est prévu en 1987.

L'avant-projet de contournement Nord de Chimay par
reprises de voiries communales existantes est actuellement
en cours d'examen.

Question de M. Lernoux :

Ne peut-on prévoir un contournement de Couvin par
l'Est (intérêts locaux) et par l'Ouest (route Charlemagne) ?
Les deux contournements se complètent.

Réponse :

Le contournement Ouest de Couvin a été supprimé du
plan de secteur (arrêté royal du 24 avril 1980) et remplacé
par le contournement Est dont le projet est toujours à
l'étude actuellement.

Question de M. De Mol :

Comment se fait-il que la construction de pistes cyclables se
fasse sans coordination et sans intégration dans le trafic
global ? Ne peut-il y avoir une coordination avec les minis-
tres régionaux ?

Réponse :

Le Ministre se réfère aux réponses qu'il a données en
Commission du Sénat (voir rapport de la Commission de
l'Infrastructure du Sénat, précité).

D'autre part, le rapport de M. Desutter relatif au budget
du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire
1984 (Doc. Chambre, n° 4-XVI/3 de 1983-1984) contient
également un exposé sur ce sujet.

Question de M. Cardoen :

Comment se fait-il que l'extension de la loi sur le Fonds
des routes en ce qui concerne l'aménagement de pistes cycl-
ables sur le domaine communal et provincial n'ait donné que
peu de résultats jusqu'à présent ?

Réponse :

L'Administration des routes a toujours examiné avec bien-
veillance les demandes qui ont été introduites dans le cadre
de l'extension de la loi sur le Fonds des routes.

Il y a cependant une condition, qui est souvent perdue de
vue, à savoir que la piste cyclable doit remplacer une piste
cyclable qui devrait normalement longer, dans la zone con-
cernée, la route nationale, mais qu'il n'est pas indiqué d'amé-
nager le long de cette route nationale pour certaines raisons
(manque de place, expropriations trop onéreuses, considéra-
tions de sécurité, etc.).

Cette condition implique que :

1. il ne peut y avoir, dans la zone concernée, aucune
piste cyclable qui longe la route nationale;

2. het aan te leggen fietspad het fietsersverkeer moet opvangen dat zich normaal op de rijksweg bevindt, m.a.w. dat het tracé min of meer parallel moet zijn met de rijksweg.

Het is hoofdzakelijk om wille van bovenstaande redenen dat een groot deel van de aanvragen niet kunnen in aanmerking genomen worden.

Vraag van de heer Cardoen :

Met het oog op de veiligheid van de fietsers moeten fietspaden worden aangelegd, afgescheiden van de wegen. Waarom niet op een verhoogde berm? Een gewone wegmarkering op de grond is niet voldoende.

Antwoord :

De Minister verwijst naar het antwoord dat hij heeft verstrekt bij het onderzoek van de begroting van zijn departement voor het begrotingsjaar 1984 (voormeld verslag van de heer Desutter namens de Commissie voor de Infrastructuur van de Kamer).

Vraag van de heer De Mol :

Langsheen RW 60 te Grembergen is op de begroting een fietspad voorzien van enkele miljoenen F.

Hoe is dit fietspad opgevat, aangezien de weg aldaar nog maar uitgevoerd is op 2 rijstroken?

Antwoord :

Er zijn langsheen de rijksweg n° 60 te Grembergen geen fietspaden voorzien op de begroting 1985. In de onmiddellijke toekomst blijft de aldaar bestaande toestand behouden.

Deze toestand is de volgende : vanaf het Stationsplein tot de Gaverstraat is er een fietsstrook voor het merendeel aanliggend, plaatselijk gescheiden door een parkeerstrook al naargelang de beschikbare ruimte.

Vanaf de Gaverstraat tot het vroegere station van Moerzeke lag er vroeger een fietspad langs één zijde en in 1984 werd er langs de overzijde een bijkomend aanliggend fietspad uitgevoerd.

Vanaf het Moerzekestation tot de grens met Hamme bestaat er aan één zijde een dubbelrichtingsfietspad van de rijbaan gescheiden door een strook van 75 cm.

Er weze opgemerkt dat de fietsers tussen Hamme en Dendermonde meer en meer gebruik maken van de weg langs de Vlassenbroekbrug.

Vraag van de heer De Mol :

Waarom geschiedt het ruimen van sneeuw op fietspaden op gebrekkige wijze?

Antwoord :

Het sneeuwruimen op de fietspaden geschiedt op regelmatige wijze en te gepasten tijde op die fietspaden, waar het verkeer bijzonder belangrijk is.

Het specifiek behandelen van deze fietspaden vereist specifieke en relatief dure werktuigen.

De bevolking zou weinig begrip opbrengen voor het feit dat belangrijke somme geïnvesteerd worden voor de aankoop van materieel voor het ruimen van fietspaden, wanneer het gaat om fietspaden die weinig gebruikt worden.

Het is zo dat in vrij belangrijke zones de verantwoordelijken van het district er niet toe gehouden zijn de fietspaden vrij te houden wanneer deze niet begrepen zijn in

2. la piste cyclable doit être empruntée par les cyclistes qui circulent normalement sur la route nationale, en d'autres termes, le tracé doit être plus ou moins parallèle à la route nationale.

C'est principalement en raison des motifs précités qu'une grande partie des demandes ne peut être prise en considération.

Question de M. Cardoen :

Pour la protection des cyclistes, il faut construire les pistes cyclables isolément des routes. Pourquoi pas sur une berme surélevée? Le simple marquage au sol est insuffisant.

Réponse :

Le Ministre se réfère à la réponse qu'il a donnée lors de l'examen du budget de son département pour l'année budgétaire 1984 (rapport de M. Desutter au nom de la Commission de l'Infrastructure de la Chambre, précité).

Question de M. De Mol :

Un crédit de quelques millions de F est inscrit au budget pour une piste cyclable le long de la R. N. 60 à Grembergen.

Comment cette piste cyclable est-elle conçue, étant donné que la route ne comprend encore que deux bandes de circulation à cet endroit?

Réponse :

Le budget de 1985 ne prévoit aucune piste cyclable le long de la R. N. 60 à Grembergen. Pour l'immédiat, il est prévu de maintenir à cet endroit la situation existante qui est la suivante : entre la Stationsplein et la Gaverstraat se trouve une bande cyclable adjacente sur sa plus grande partie et séparée de la route, à certains endroits et selon l'espace disponible, par une bande de parking.

Une piste cyclable était aménagée sur un côté de la route reliant la Gaverstraat et l'ancienne gare de Moerzeke et une nouvelle piste cyclable adjacente a été construite de l'autre côté de cette route en 1984.

Entre la gare de Moerzeke et la limite de Hamme, il existe d'un côté de la route une piste cyclable à double sens séparée de la chaussée par une bande de 75 cm.

On notera par ailleurs qu'entre Hamme et Termonde, les cyclistes utilisent de plus en plus la route qui emprunte le pont de Vlassenbroek.

Question de M. De Mol :

Pourquoi le déneigement des pistes cyclables laisse-t-il à désirer?

Réponse :

Les pistes cyclables où la circulation est particulièrement importante sont déneigées régulièrement et à temps.

Le traitement spécifique de ces pistes cyclables nécessite un matériel spécifique et relativement coûteux.

La population comprendrait difficilement que l'on investisse des sommes importantes pour l'achat de matériel destiné à dégager les pistes cyclables lorsqu'il s'agit de pistes cyclables peu fréquentées.

Dans les zones relativement importantes, les responsables du district ne sont pas tenus de maintenir les pistes cyclables en état de praticabilité lorsque celles-ci n'ont pas été

een voorafgaandelijk verslag betreffende de winterdienst : dit is het jaarlijkse verslag dat de intensiteit van het verkeer op de fietspaden nauwkeurig bepaalt.

Wanneer deze fietspaden niet behandeld worden, wordt nochtans in een overeenkomstige signalisatie voorzien.

C. Waterwegen

Vraag van de heer Colla :

Hoe is het te verklaren dat artikel 63.14 (gesubsidieerde werken) voor de haven van Gent en voor die van Antwerpen in dezelfde kredieten (400 miljoen F) voorziet ? In welke werken is voor Antwerpen voorzien ?

Antwoord :

Binnen het globale krediet voor artikel 63.14 moet er uiteraard een verdeling geschieden tussen de verschillende Belgische havens. Deze verdeling houdt rekening met de noden qua infrastructuur en superstructuur inzake werken, rechtstreeks uit te voeren door de verschillende havenbeheerders.

Wat de geplande werken aan de haven van Antwerpen betreft is het niet mogelijk dienaangaande een nominatieve lijst voor te leggen. Zoals hierboven aangestipt, heeft artikel 63.14 betrekking op projecten, opgesteld door de havenbeheerders zelf. Zij bepalen dan ook zelf hun prioriteiten inzake de projecten, die zij ter subsidiëring wensen voor te leggen.

Vraag van de heer M. Colla :

Wat gaat de Regering met het plaatselijke beheer van de haven doen ?

Antwoord :

Het Belgische zeehavenbeleid steunt op twee fundamentele basisprincipes :

— het Rijk staat in voor de maritieme toegangsweg naar de zeehavens en (hetzij rechtstreeks, hetzij via een subsidie van 100 %) voor de investeringen inzake infrastructuur in de haven;

— de havenbestuurder staat in voor beheer, onderhoud en exploitatie van deze haven; voor sommige investeringen inzake suprastructuur kan de havenbeheerder een subsidie van 60 % krijgen.

Deze basisprincipes zijn gezond. Zij impliceren steeds een lokaal havenbestuur, dat verschillende juridische vormen kan aannemen : het kan een gemeentelijke dienst zijn, een gemeentelijke regie of een parastatale. Ik heb geen voorkeur voor een bepaalde bestuursvorm. De juridische vorm, volgens welke de havenbestuurder optreedt, beïnvloedt in geen mate de normale taakverdeling tussen het Rijk en de havenbestuurder : het gevoerde havenbeleid staat neutraal ten opzichte van de juridische vorm van het havenbestuur.

Overigens houdt de politiek van het departement geen discriminatie in ten nadele van Antwerpen en geen bevoordeling van Zeebrugge.

Bovendien wordt de haven van Zeebrugge niet beheerd door het Rijk, maar door een parastatale, waarin naast het Rijk ook de Stad Brugge vertegenwoordigd is. In een latere fase wordt ook de provincie West-Vlaanderen aandeelhouder.

reprises dans un rapport préalable relatif au service hivernal (il s'agit du rapport annuel qui détermine avec précision l'intensité de la circulation sur les pistes cyclables).

Toutefois, une signalisation ad hoc est prévue lorsque ces pistes cyclables ne sont pas traitées.

C. Voies navigables

Question de M. Colla :

Comment justifier que l'article 63.14 (travaux subsidiés) prévoit autant de crédits pour le port de Gand que pour celui d'Anvers (400 millions de F) ? Quels travaux sont prévus pour ce dernier ?

Réponse :

A l'intérieur du crédit global de l'article 63.14, il y a lieu de faire la répartition entre les différents ports belges. Cette répartition tient compte des besoins en matière d'infrastructure et de superstructure en ce qui concerne les travaux qui sont à exécuter directement par les différents gestionnaires des ports.

En ce qui concerne les travaux prévus au port d'Anvers, il n'est pas possible de soumettre une liste nominative. Comme indiqué ci-dessus, l'article 63.14 se rapporte à des projets établis par les gestionnaires des ports. Ils établissent eux-mêmes les priorités des projets qu'ils désirent soumettre pour être subsidiés.

Question de M. M. Colla :

Que va faire le Gouvernement en ce qui concerne la gestion locale des ports ?

Réponse :

La politique belge en matière de ports de mer repose sur deux principes fondamentaux :

— l'Etat intervient pour ce qui concerne les voies maritimes d'accès aux ports de mer et les investissements en matière d'infrastructure portuaire (directement ou par le biais d'un subside de 100 %);

— le gestionnaire du port se charge de la gestion, de l'entretien et de l'exploitation de ce port; il peut obtenir un subside de 60 % pour certains investissements relatifs à la superstructure.

Ces principes de base sont sains. Ils impliquent toujours l'existence d'une administration portuaire locale qui peut prendre différentes formes juridiques : il peut s'agir d'un service communal, d'une régie communale ou d'un parastatal. Le Ministre ne privilégie aucune forme déterminée. La forme juridique selon laquelle agit le gestionnaire du port n'influe en aucune manière sur la répartition normale des tâches entre l'Etat et le gestionnaire : la politique portuaire ne varie pas en fonction de la forme juridique du gestionnaire du port.

Par ailleurs, la politique menée par le département ne préjudicie pas Anvers et ne favorise pas Zeebrugge.

Le port de Zeebrugge n'est d'ailleurs pas géré par l'Etat, mais par un parastatal au sein duquel, outre l'Etat, la ville de Bruges est également représentée. Il est prévu que la province de Flandre occidentale devienne également actionnaire dans une phase ultérieure.

Vraag van de heren M. Colla en Van Elewycx :

Ingevolge het Belgisch-Nederlands verdrag heeft België het recht de verdiepingsbaggerwerken in de Schelde op Nederlands grondgebied uit te voeren. Waarom oefent België dit recht niet uit ?

Heeft Nederland een alternatief voorstel geformuleerd inzake het opslaan van Maaswaterreserves ?

Antwoord :

Met betrekking tot de verdieping van de Schelde op Nederlands grondgebied wordt verwezen naar het verslag van de Commissie voor de Infrastructuur van de Senaat (Stuk Senaat n° 5/XVI-2 van 1984-1985, blz. 109, 110 en 111).

Tijdens het onderhoud, dd. 29 april 1985, van een afvaardiging van het Antwerps stadsbestuur bij de Eerste Minister heeft de Minister van Buitenlandse Betrekkingen inderdaad medegedeeld dat uit informele gesprekken, die hij gehad heeft, van Nederlandse zijde een nieuw idee zou bestaan in het opslaan van Maaswaterreserves, doch alsdan in Nederland. Het houdt evenwel in dat België de betalende partij zou zijn.

Volgens de Minister moeten wij ernaar streven het betrokken probleem zelf op te lossen, samen met het Gewest.

Vraag van de heer M. Colla :

Wat de haven van Antwerpen betreft liggen dossiers te wachten :

- schuildok voor lichters;
- nieuwe sleepboten;
- Amerikadok, Albertdok en andere dienen grondig gerenoveerd;
- nieuwe Royerssluis;
- twee vlotkranen.

Hoever staat het met deze dossiers ?

Antwoord :

- Schuildok voor lichters :

Een beslissing tot het principieel verlenen van een subsidie van 100 % mag eerstdaags verwacht worden. Daarna kunnen de werken in aanbesteding gelegd worden.

- Nieuwe sleepboten :

Een eventuele aanvraag van de stad Antwerpen voor het bekomen van een subsidie voor de aankoop van nieuwe sleepboten zal onderzocht worden, zodra het bundel aan mijn departement voorgelegd wordt.

- Amerikadok, Albertdok en andere oude havendokken :

Principieel ben ik bereid om de nodige subsidies te verlenen voor de renovatie van genoemde dokken. Een globaal programma werd mij nog niet voorgelegd. Individuele subsidieaanvragen per deelproject zullen onderzocht worden, zodra zij aan mijn departement voorgelegd worden.

Question de MM. Colla et Van Elewycx :

En vertu du traité belgo-néerlandais, la Belgique a le droit d'effectuer des travaux d'approfondissement dans la partie néerlandaise de l'Escaut. Pourquoi la Belgique n'utilise-t-elle pas ce droit ?

Les Pays-Bas ont-ils formulé une proposition alternative en ce qui concerne le stockage des réserves d'eau de la Meuse ?

Réponse :

En ce qui concerne l'approfondissement de l'Escaut en territoire néerlandais, le Ministre renvoie au rapport de la Commission de l'Infrastructure du Sénat (Doc. Sénat n° 5/XVI-2 de 1984-1985, pp. 109, 110 et 111).

Au cours d'un entretien qu'une délégation des autorités communales anversoises a eu au cabinet du Premier Ministre le 29 avril 1985, le Ministre des Relations extérieures a en effet déclaré qu'il ressortait de discussions informelles qu'il avait eues avec des responsables néerlandais que ceux-ci avaient une nouvelle proposition en ce qui concerne l'eau de la Meuse. Cette nouvelle proposition consisterait à stocker les réserves d'eau de la Meuse en territoire néerlandais, étant entendu que le coût serait à charge de la Belgique.

Selon le Ministre, il conviendrait de rechercher une solution au niveau belge, en collaboration avec la Région.

Question de M. Colla :

En ce qui concerne le port d'Anvers, certains dossiers sont toujours en souffrance. Il s'agit des dossiers concernant :

- les darses pour allèges;
- les nouveaux remorqueurs;
- le bassin d'Amérique, le bassin Albert et d'autres bassins qui devraient subir d'importants travaux de rénovation;
- la nouvelle écluse Royers;
- deux grues flottantes.

Qu'en est-il de ces dossiers ?

Réponse :

- Darses pour allèges :

On peut s'attendre d'ici peu à l'annonce d'une décision de principe accordant un subside de 100 %. Dès ce moment, les travaux pourront être mis en adjudication.

- Nouveaux remorqueurs :

Une éventuelle demande émanant de la ville d'Anvers pour l'obtention d'un subside pour l'achat de nouveaux remorqueurs sera examinée dès que le dossier aura été soumis au département.

- Bassin d'Amérique, Bassin Albert et autres bassins portuaires :

En principe, le Ministre est disposé à accorder les subsides nécessaires pour la rénovation des bassins en question. Un programme global ne lui a toutefois pas encore été soumis. Les demandes de subsides seront examinées individuellement par projet dès qu'elles auront été soumises au département.

— Renovatie van de Royerssluis :

Indien beslist wordt tot de bouw van de Royerssluis over te gaan, is mijn departement bereid als bouwheer voor deze werken op te treden. De kredieten kunnen dan vastgelegd worden op artikel 73.04 als rechtstreekse rijksinvestering.

De administratie heeft reeds de studie van deze werken aangevat, samen met de haven van Antwerpen.

Van dit groots project dient evenwel voorafgaandelijk een kosten-batenanalyse uitgevoerd te worden, vooraleer kan beslist worden tot de uitvoering over te gaan. Een aanvang der werken eind 1987 lijkt mij mogelijk.

— Twee vlotkranen :

Gelet op het beperkte budget dat in 1985 kan vrijgemaakt worden op artikel 63.14, is het niet mogelijk de subsidie voor de aankoop van twee vlotkranen vast te leggen in 1985.

Ik overweeg nochtans de subsidie voor de eerste kraan vast te leggen in 1985, en deze voor de tweede kraan begin 1986.

Gelet op het bedrag dat tot nu toe reeds voor Antwerpen vastgelegd werd op artikel 63.14 (nl. ca. 200 miljoen F), zal het na de vastlegging van de subsidie voor de eerste drijvende kraan on. budgettaire redenen uitgesloten zijn nog een belangrijke vastlegging uit te voeren. Het verlenen van subsidies voor andere werken (o.a. het wachtdok voor lichters) zal in dit geval verschoven moeten worden naar 1986.

Er zal evenwel met de stad Antwerpen overleg gepleegd worden over de prioriteit van de vast te leggen subsidies.

Vraag van de heer Van Elewyck :

De Scheldekaaien zijn door het Rijk in concessie gegeven aan de stad Antwerpen. Binnen enkele jaren loopt deze concessie af.

Wat gaat het Rijk nadien doen ? Er dient in ieder geval vastgesteld dat het Rijk nu reeds nalaat de meest onontbeerlijke instandhoudingswerken uit te voeren.

Antwoord :

De concessie door het Rijk aan de Stad Antwerpen inzake het beheer van de Scheldekaaien vervalt in 1997. De concessie zal op dat ogenblik moeten herzien worden in functie van het gebruik voor havenactiviteiten, dat van deze kaaien nog zal gemaakt worden rond dat tijdstip.

Het noodzakelijk onderhoud wordt niet verwaarloosd. Wel ligt het voor de hand dat voor sommige ingrijpende herstellingen een afwachende houding aangenomen wordt totdat meer zekerheid bestaat over de latere bestemming.

Vraag van de heer A. Claes :

Sommigen vinden de kredieten voor Zeebrugge te hoog. Zij vergeten echter dat van 1945 tot 1970 in Zeebrugge geen enkele investering heeft plaatsgehad, zodat die haven op dat stuk dus een geweldige achterstand op Antwerpen en Gent opliep.

Als de achterhaven er niet komt, dan heeft de sluis die zoveel geld heeft gekost, geen enkel nut.

Overigens bestaat het verkeer al voor de twee bijkomende havenkommen waaraan wordt gedacht.

Vraag van de heer Colla :

Waarom is beslist 395 miljoen F te besteden aan de bouw van een diepwaterkaai te Zeebrugge ?

— Rénovation de l'écluse Royers :

S'il est décidé de construire l'écluse Royers, mon département est disposé à intervenir en tant que maître de l'ouvrage pour ces travaux. Les crédits pourront alors être inscrits à l'article 73.04 comme investissement direct de l'Etat.

Mon administration a déjà commencé l'étude de ces travaux en collaboration avec le port d'Anvers.

Une analyse coût-profit doit cependant être effectuée avant d'exécuter un projet d'une telle envergure. Le Ministre estime qu'il est possible que les travaux débutent fin 1987.

— Deux grues flottantes :

Compte tenu du peu de crédits qui peuvent être libérés, en 1985, à l'article 63.14, il n'est pas possible d'engager en 1985 la subvention pour l'achat de deux grues flottantes.

J'envisage cependant d'engager la subvention pour l'achat de la première grue en 1985 et celle pour l'achat de la seconde au début de 1986.

Compte tenu du montant qui a été inscrit, pour Anvers, à l'article 63.14 (environ 200 millions de F), il sera exclu, pour des raisons budgétaires, d'effectuer un nouvel engagement important après l'engagement de la subvention pour la première grue flottante. L'octroi de subventions pour d'autres travaux (notamment le bassin d'attente pour les allèges) devra dans ce cas être reporté à 1986.

Le département se concertera toutefois avec la ville d'Anvers à propos de la priorité des subventions à engager.

Question de M. Van Elewyck :

L'Etat donne les quais de l'Escaut en concession à la ville d'Anvers. Cette concession prendra fin dans quelques années.

Quelles sont les intentions de l'Etat à cet égard ? Il faut en tout cas constater que l'Etat néglige dès à présent d'exécuter les travaux de conservation les plus indispensables.

Réponse :

La concession de la gestion des quais de l'Escaut, accordée par l'Etat à la ville d'Anvers, prendra fin en 1997. La concession devra alors être revue en fonction de l'usage qui sera fait de ces quais à ce moment dans le cadre des activités portuaires.

L'Etat ne néglige pas de faire procéder aux travaux d'entretien indispensables. Toutefois, il est évident que certaines réparations importantes ne seront éventuellement effectuées qu'au moment où l'affectation ultérieure des quais sera connue avec plus de certitude.

Question de M. A. Claes :

Certains estiment trop élevés les crédits consacrés à Zeebrugge. Mais ils oublient que, de 1945 à 1970, aucun investissement n'y a été fait et que Zeebrugge a donc un énorme retard par rapport à Anvers et à Gand.

Si l'arrière-port n'est pas installé, l'écluse qui a été construite à grands frais n'aura aucune utilité.

De plus, le trafic existe déjà pour les deux bassins supplémentaires qu'on envisage.

Question de M. M. Colla :

Pourquoi a-t-il été décidé de consacrer 395 millions à la construction d'un quai en eau profonde à Zeebrugge ?

Was in deze periode van bezuinigingen en van stagnatie in de kolen- en staalsectoren een zo grote investering noodzakelijk, te meer daar Zeebrugge nooit een diepwaterhaven zal kunnen zijn en iedereen toegeeft dat Europa inzake havens een overcapaciteit heeft?

Er worden bijzonderheden gevraagd over artikel 73.08 dat voor de achterhaven en de bestaande haven van Zeebrugge in 880 miljoen F uittrekt.

Antwoord :

De Minister verwijst naar de beschouwingen die overgenomen werden in voornoemd verslag van de Senaatscommissie voor de Infrastructuur.

Vraag van de heer Coppieters :

Gent is de snelst groeiende haven. Dit steekt schril af tegen de kredietverlening, waarbij Gent omvangrijke prioriteiten heeft.

Hoe denkt de Minister de haven van Gent te geven waarop zij recht heeft?

Antwoord :

Inzake de algemene havenpolitiek wordt verwezen naar het voornoemde verslag van de Senaatscommissie voor de Infrastructuur, (Stuk Senaat n° 5-XII/2 van 1984-1985, blz. 10 en 11).

Het specifiek beleid t.o.v. de Gentse haven vertoont 3 facetten :

1. voldoende kredieten ter beschikking stellen van de havenautoriteiten om hun toe te laten het renovatieprogramma voor de andere havengedeelten verder te zetten;

2. de Gentse haven uitbouwen langs het kanaal Gent-Terneuzen o.m. door het bouwen van kaaimuren.

Met de stad Gent zal een overeenkomst afgesloten worden, die aan de Stad de kanaaloevers in exploitatie geeft.

Het Rijk is bereid om de Gentse plannen tot havenuitbreiding op de Linkeroever van het kanaal technisch en economisch te onderzoeken en in voorkomend geval ook uit te voeren. Omtrent dit alles zal in de eerstkomende maanden overleg met Gent gevoerd worden;

3. de maritieme toegangsweg naar de haven te verbeteren. In eerste instantie wordt gedacht aan de aanpassing van de zeesluis te Terneuzen en de aanpassing van het kanaal aan de vaart van schepen met lengte tot 256 m. Tevens zal tesamen met Nederland onderzocht worden wat de technische aspecten zijn verbonden aan de bouw van een nieuwe zeesluis.

Vraag van de her Coppieters :

De ontsluiting van de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen is een dringende noodzaak voor de haven van Gent. Hoever is dit project gevorderd?

Antwoord :

De stad Gent heeft een studie laten maken over de mogelijkheid om de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen te ontsluiten met het oog op de uitbreiding van de haven van Gent. Deze studie, welke een inventarisatie en een evaluatie van de beschikbare gegevens inhoudt, vormt een bruikbare bron van inlichtingen voor het eerste voorontwerp van de havenuitbreiding.

En cette période d'économies nécessaires et de stagnation dans les secteurs du charbon et de l'acier, un investissement aussi onéreux était-il nécessaire, étant donné que Zeebrugge ne pourra jamais être un port en eau profonde et que chacun reconnaît qu'il y a en Europe une surcapacité portuaire?

Des précisions sont demandées sur l'article 73.08, qui prévoit 880 millions de F pour l'arrière-port et le port existant à Zeebrugge.

Réponse :

Le Ministre se réfère aux considérations reprises dans le rapport de la Commission de l'Infrastructure du Sénat, précité.

Question de M. Coppieters :

Le port de Gand est celui qui se développe le plus rapidement. Ce développement rapide contraste toutefois fortement avec la lenteur avec laquelle les crédits sont octroyés. Or, Gand a des priorités importantes en la matière.

Quelles mesures le Ministre envisage-t-il de prendre afin d'accorder au port de Gand ce à quoi il a droit?

Réponse :

En ce qui concerne la politique générale en matière portuaire, le Ministre renvoie au rapport de la Commission de l'Infrastructure du Sénat (Doc. Sénat n° 5-XVI/2, 1984-1985, pp. 10 et 11).

Quant à la politique spécifique au port de Gand, elle s'articule autour de trois objectifs :

1. mettre suffisamment de crédits à la disposition des autorités portuaires afin de leur permettre de poursuivre le programme de rénovation dans d'autres parties du port;

2. étendre le port de Gand le long du canal Gand-Terneuzen, notamment par la construction de murs de quai.

Un accord sera conclu avec la ville de Gand en vue de confier à celle-ci l'exploitation des rives du canal.

L'Etat est disposé à soumettre à un examen technique et économique à exécuter, les plans d'expansion du port sur la rive gauche du canal. Toutes ces questions feront l'objet d'une concertation avec la ville de Gand dans les prochains mois;

3. améliorer la route maritime d'accès au port, en premier lieu par l'adaptation de l'écluse maritime de Terneuzen et par l'aménagement du canal afin de pouvoir accueillir des navires d'une longueur de 256 m. Les aspects techniques de la construction d'une nouvelle écluse maritime seront en outre examinés avec les Pays-Bas.

Question de M. Coppieters :

L'industrialisation de la rive gauche du canal Gand-Terneuzen constitue une nécessité urgente pour le port de Gand. Où en est ce projet?

Réponse :

La ville de Gand a fait procéder à une étude portant sur la possibilité d'industrialiser la rive gauche du canal Gand-Terneuzen en vue d'étendre le port de Gand. Cette étude, qui contient un inventaire et une évaluation des données disponibles, constitue une source utile de renseignements pour le premier avant-projet d'extension du port.

Door de stad Gent werd gevraagd dat het Ministerie van Openbare Werken het dossier verder zou aanpakken, zowel technisch als budgettair.

In een schrijven aan de stad, dd. 6 juni 1985, heeft de Minister gesteld dat het gewenst is dat een technische werkgroep onmiddellijk belast wordt met het opmaken van een gedetailleerde lay-out van de linkeroever, met een bijzondere aandacht voor de behoeften van de scheepvaart en de hinterlandverbinding.

Deze technische werkgroep bevat vertegenwoordigers van het departement (Bestuur der Waterwegen, Bestuur der Wegen), van de stad Gent en van de andere betrokken instanties (N. M. B. S., Zeewezen, nutsbedrijven, enz...). Deze studie moet binnen het jaar voltooid zijn.

Aan de hand van zulkdanig structuurplan kan dan een kostprijsraming van het volledig project gedaan worden.

Op basis van de kostenraming en een realistische trafiekverwachting kan te slotte een kosten-batenanalyse van het volledige project opgemaakt worden.

In principe kan, als de kosten-batenanalyse positief uitvalt, reeds in 1987 een aanvang gemaakt worden met deze werken. De nodige kredieten zullen hiervoor opgenomen worden in het driejarigprogramma 1986-1988. Het departement zal als bouwheer optreden.

Vraag van de heer Coppieters :

Quid met een nieuwe zeesluis te Terneuzen ?

Antwoord :

Tijdens het Belgisch-Nederlands Ministerieel Bilateraal Overleg van 18 juli 1984 te Brussel heb ik van mijn Nederlandse Collega bekomen dat de Technische Scheldecommissie met de studie van de technische aspecten verbonden aan de bouw van een nieuwe zeesluis te Terneuzen zou belast worden.

De Technische Scheldecommissie heeft op 21 december 1984 omtrent deze opdracht beraadslaagd en heeft o.m. de volgende beslissingen genomen.

— De studie moet voltooid zijn midden 1987. Een eerste rapportering wordt verwacht tijdens de eerstvolgende bijeenkomst van de Technische Scheldecommissie op 12 juli 1985.

Het rapport van de Commissie « Haven Gent-Toegang zee » (onder voorzitterschap van Prof. Dr. M. Anselin), en de voorbereidende documenten en rapporten zullen als vertrekpunten dienen voor de studie.

— De studie wordt beperkt tot de technische aspecten voor de bouw van de nieuwe zeesluis. In een later stadium zal ook aandacht moeten besteed worden aan het kanaal zelf.

— De havens van Terneuzen en Gent zullen bij de studie betrokken worden.

In de tweede helft van 1987 zal de Belgische Regering op basis van deze studie de beslissing kunnen nemen de onderhandelingen aan te knopen met de Nederlandse Regering met het oog op het opstellen van een verdrag voor de bouw van deze nieuwe sluis. De onderhandeling over een dergelijk verdrag, en de goedkeuring door de beide Parlementen, zal minstens drie jaar duren, zodat in de loop van 1991 met de bouw van de sluis een aanvang zou kunnen genomen worden.

La ville de Gand a demandé au Ministère des Travaux publics de se charger de la suite du dossier, tant sur le plan technique que sur le plan budgétaire.

Dans une lettre adressée à la ville et datée du 6 juin 1985, le Ministre a précisé qu'il était souhaitable de charger immédiatement un groupe de travail technique d'établir un lay-out détaillé de la rive gauche, en accordant une attention toute particulière aux besoins de la navigation et aux communications avec l'arrière-pays.

Ce groupe de travail technique se compose de représentants du département (administrations des Voies hydrauliques et des Routes), de la ville de Gand et d'autres instances concernées (S. N. C. B., Marine, entreprises d'utilité publique, etc...). Cette étude doit être terminée dans un délai d'un an.

Un tel plan de structure permettra d'évaluer le coût de l'ensemble du projet.

Sur la base de cette estimation et d'une estimation réaliste du trafic, on pourra procéder à une analyse coût-profit de l'ensemble du projet.

Si cette dernière analyse s'avère positive, ces travaux pourront en principe débiter dès 1987. Les crédits nécessaires seront repris au programme triennal 1986-1988. Le Département agira en tant que maître de l'ouvrage.

Question de M. Coppieters :

Qu'en est-il de la construction d'une nouvelle écluse maritime à Terneuzen ?

Réponse :

Au cours de la concertation ministérielle bilatérale entre la Belgique et les Pays-Bas, qui a eu lieu à Bruxelles le 18 juillet 1984, le Ministre a obtenu de son homologue néerlandais que la Commission technique de l'Escaut soit chargée de l'étude des aspects techniques liés à la construction d'une nouvelle écluse maritime à Terneuzen.

La Commission technique de l'Escaut a délibéré de ces problèmes le 21 décembre 1984 et a notamment pris les décisions suivantes :

— L'étude devra être achevée pour le milieu de 1987. Un premier rapport est attendu pour la prochaine réunion de la Commission technique de l'Escaut, qui se tiendra le 12 juillet 1985.

— Le rapport de la Commission « Haven Gent-Toegang zee » (présidée par M. Anselin) et les documents et rapports préparatoires serviront de base à cette étude.

— L'étude est limitée aux aspects techniques de la construction de la nouvelle écluse maritime. A un stade ultérieur, il conviendra également d'examiner le problème du canal proprement dit.

— Les ports de Terneuzen et de Gand seront associés à l'étude.

Au cours de la seconde moitié de 1987, le Gouvernement belge pourra, sur la base de cette étude, décider d'entamer des négociations avec le Gouvernement néerlandais en vue d'élaborer un traité pour la construction de cette nouvelle écluse. Il faudra au moins trois ans pour mener à bien les négociations relatives à ce traité et pour obtenir l'approbation des deux parlements, de sorte que les travaux de construction de cette écluse pourraient débiter en 1991.

Ik heb aangedrongen opdat de verschillende termijnen maximaal zouden ingekort worden, alhoewel de ondervinding leert dat zulks in geval van bilaterale besprekingen en studies steeds zeer moeilijk is.

Vraag van de heer Somers :

De smeerpijp langs het Albertkanaal werd overgedragen aan de Vlaamse Gemeenschap. Er is destijds een gerechtelijke uitspraak geweest met betrekking tot de onderhoudskosten aan die leiding.

Volgens die uitspraak was er een gedeelde verantwoordelijkheid tussen de Vlaamse Executieve en de nationale Regering.

Hoe ziet de Minister de verdeling van de toekomstige onderhoudskosten ?

Antwoord :

Inzake de aanleg van de collector voor nijverheidsafvalwater langsheen het Albertkanaal is het Departement niet bevoegd. Deze materie ressorteert onder het Departement van Volksgezondheid.

Het Departement van Openbare Werken werd enkel om technische advies gevraagd bij het onderzoek naar het opnieuw indienststellen van deze collector, zonder dat hieruit echter enige verplichting voor het Departement voortvloeit.

Vraag van de heer Van Elewycck :

De eerste fase van de werken op het Albertkanaal-Sluis te Wijnegem is aangevangen. Zullen de volgende fasen de nodige budgettaire middelen voorhanden zijn ?

Antwoord :

De bouw van de nieuwe sluis te Wijnegem zal in verschillende fasen worden uitgevoerd. De eerste fase werd eind 1984 goedgekeurd. Deze werken behelzen de bouw van de eigenlijke sluis voor duwvaart m.i.v. de sluisdeuren, de scheidings- en geleidingskistdam tussen de nieuwe sluis en de afwaartse toegangsgeul van de bestaande sluizen, de noordelijke kaaimuur van de opwaartse toegangsgeul, de zuidelijke aansluiting van de nieuwe sluis met de kaaimuur van de afwaartse toegangsgeul en voltooiingswerken.

De volgende fasen zullen het volgende inhouden :

- 2^e fase : de electromechanische uitrusting.
Bedrag : 150 miljoen F voor 1985;
- 3^e fase : de bedieningstoren en het dienstgebouw.
Bedrag : 50 miljoen F voor 1986;
- 4^e fase : bouwen van de nieuwe brug voor plaatselijk verkeer.
Bedrag : 110 miljoen F voor 1986;
- 5^e fase : de rest der sluiswerken, zegge het bouwen van de nieuwe zuidelijke kaaimuren van de opwaartse toegangsgeul, het uitbaggeren van de toegangsgeulen, de afbraak van de bestaande brug in de Turnhoutse baan na voltooiing van de nieuwe brug voor plaatselijk verkeer en de herinrichting van de Stokerijstraat.
Bedrag : 120 miljoen F voor 1987.

Voor 1985 zijn de nodige budgettaire middelen voorzien. Voor de volgende jaren zal dit eveneens het geval zijn, gelet op de prioriteit die moet gegeven worden aan de tijdige realisatie van dit project.

Le Ministre a insisté pour que les différents délais soient écourtés au maximum, bien que l'expérience ait montré la difficulté de conclure rapidement des discussions et études bilatérales.

Question de M. Somers :

Le collecteur longeant le canal Albert a été transféré à la Communauté flamande. La prise en charge des frais d'entretien de ce collecteur avait à l'époque fait l'objet d'une décision judiciaire.

Selon cette décision, la responsabilité était partagée entre l'Exécutif flamand et le Gouvernement national.

Comment le Ministre envisage-t-il la répartition future des frais d'entretien ?

Réponse :

Le Ministre signale que son département n'est pas compétent pour ce qui est de la pose du collecteur pour eaux usées d'origine industrielle le long du canal Albert. Cette matière ressortit à la compétence du département de la Santé publique.

Le département des Travaux publics a simplement été consulté sur le plan technique lorsqu'il s'est agi d'examiner la possibilité de remettre ce collecteur en service, sans qu'il en résulte une quelconque obligation pour ce département.

Question de M. Van Elewycck :

La première phase des travaux à l'écluse de Wijnegem sur le canal Albert a commencé. Disposera-t-on des moyens budgétaires pour les phases suivantes ?

Réponse :

La construction de cette nouvelle écluse se fera en plusieurs phases. La première a été approuvée fin 1984. Ces travaux comportent la construction de l'écluse proprement dite pour le poussage : portes d'écluse, de séparation et de guidage entre la nouvelle écluse et le goulot d'accès des écluses existantes vers l'aval, mur de quai nord du goulot vers l'amont, raccordement sud contre la nouvelle écluse et le mur de quai vers l'aval, achèvement.

Les phases suivantes comporteront :

- 2^e phase : équipement électronique.
Montant : 150 millions de F pour 1985.
- 3^e phase : tour de commande et bâtiment de service.
Montant : 50 millions de F pour 1986.
- 4^e phase : construction du nouveau pont (trafic local).
Montant : 110 millions de F pour 1986.
- 5^e phase : Autres travaux à l'écluse : nouveaux murs de quai (côté sud) du goulot d'accès vers l'amont, dragage des goulots, démolition du pont de la Turnhoutse baan après achèvement du nouveau pont (trafic local) et réaménagement de la Stokerijstraat.
Montant : 120 millions de F pour 1987.

Les moyens budgétaires requis sont prévus pour 1985. Pour les années suivantes, ce sera aussi le cas, vu la priorité à donner à la réalisation de ce projet en ordre utile.

Vraag van de heer Bogaerts :

Het programma voor dijkversterkingen langs het kanaal Leuven-Dijle vordert te langzaam.

Hoe denkt de Minister hieraan te verhelpen ?

Antwoord :

Sinds de overname door de Staat van het kanaal werd door het departement circa 600 miljoen F geïnvesteerd.

Jaarlijks wordt op de begroting van het departement een bedrag, schommelend tussen 80 en 100 miljoen F, uitgetrokken voor de moderniseringswerken aan het kanaal Leuven-Dijle.

Dit alles moet toelaten om geleidelijk het ganse kanaal te moderniseren.

Ik ben er mij van bewust dat het voor de Leuvense kringen aangenamer zou zijn, moesten meer kredieten kunnen beschikbaar gesteld worden om zodoende op een kortere termijn tot een afronding van het programma te komen. Nochtans moet ik erop wijzen dat de huidige budgettaire middelen niet toelaten om het kredietpakket voor de werken aan het kanaal op 'e drijven.

Ik meen echter dat het thans gevoerde beleid, dat een continue inspanning voorziet, reeds toelaat, door een oordeelkundige fasering van de werken, de grootste inconvenienten weg te werken. Ook in de toekomst zal deze inspanning worden voortgezet.

Vraag van de heer A. Claes :

Wat betreft de achterhaven van Zeebrugge, welke is de stand van zaken inzake de uitvoering van het noordelijk uiteinde van het noordelijk insteekdok die dringend is ?

Antwoord :

De desbetreffende werken hebben reeds het voorwerp uitgemaakt van een aanbesteding. Om administratieve redenen kon er evenwel geen gevolg gegeven worden aan deze aanbesteding.

Ik heb recent beslist dat de heraanbesteding in de kortste tijd moet plaatshebben.

D. Personeel*Vraag gesteld door de heer Vankeirsbilck :*

Waarom hebben de personeelsleden van het Wegenfonds ter beschikking gesteld van de Gewesten, geen bevorderingskansen zowel op het Wegenfonds als bij de Gewesten ?

Antwoord :

De personeelsleden die ter beschikking staan van de Gewesten behouden hun aanspraken op bevordering bij het Wegenfonds. Momenteel kunnen er evenwel geen procedures plaatsgrijpen bij gebrek aan personeelsformatie. De herzieningsprocedure van de personeelsformatie in uitvoering van het koninklijk besluit n° 56 is volop in onderzoek bij het Openbaar Ambt.

Wat de overheveling van voormelde personeelsleden naar de Gewesten betreft vestig ik de aandacht erop dat het Wegenfonds een instelling van openbaar nut is welke onder de nationale sectoren is gecatalogeerd. De overheveling van deze personeelsleden is enkel mogelijk ingevolge een wijziging aan de wet van 9 augustus 1955 betreffende het Wegenfonds.

Question de M. Bogaerts :

Le programme de remplacement des digues du canal Louvain-Dyle progresse trop lentement.

Comment le Ministre portera-t-il remède à cette situation ?

Réponse :

Depuis la reprise du canal par l'Etat, le département a investi quelque 600 millions de F.

Le budget du département prévoit annuellement de 81 à 100 millions de F pour la modernisation dudit canal.

Tout cela doit permettre une modernisation progressive de l'ensemble du canal.

Certes, il serait plus agréable pour les louvanistes qu'on puisse consacrer à ces travaux des crédits plus importants, pour pouvoir terminer plus rapidement le programme, mais les moyens budgétaires ne permettent pas de majorer les crédits octroyés pour ces travaux.

La politique actuelle prévoit un effort continu et permet déjà, par une répartition judicieuse des phases, d'éliminer les principaux inconvénients. Cet effort sera poursuivi.

Question de M. A. Claes :

Où en est, en ce qui concerne l'arrière-port de Zeebrugge, la réalisation urgente de l'extrémité nord de la darse nord ?

Réponse :

Ces travaux ont déjà fait l'objet d'une adjudication, mais on n'a pas donné suite à celle-ci pour des raisons administratives.

Je viens de décider que la réadjudication doit avoir lieu dans les plus brefs délais.

D. Personnel*Question de M. Vankeirsbilck :*

Pourquoi les membres du personnel du Fonds des Routes, mis à la disposition des Régions, n'ont-ils pas de possibilités de promotion ni au Fonds ni dans les Régions ?

Réponse :

Les membres du personnel conservent leurs droits à une promotion au Fonds des Routes. Pour l'instant, aucune procédure n'est possible, en l'absence d'un cadre. La procédure de révision du cadre en exécution de l'arrêté royal n° 56 est en cours à la Fonction publique.

Quant au transfert des intéressés aux Régions, le Fonds des Routes est un organisme d'intérêt public catalogué parmi les secteurs nationaux. Ce transfert supposerait une modification de la loi du 9 août 1955 relative au Fonds des Routes.

Vraag van de heer Cardoen :

Aan het Departement zijn 25 leden van het onderhoudspersoneel onttrokken. Wordt die strekking voortgezet ?

Antwoord :

Twaalf leden van het onderhoudspersoneel werden ontslagen met inachtneming van de richtlijnen terzake, d.i. met een opzeggingstermijn van 28 dagen.

Op aanvraag van de Inspectie van Financiën wordt een studie verricht om de reële kosten voor de schoonmaak van W. T. C. toren 3 na te gaan. Naargelang van de uitslag van die studie en de nieuwe organisatie die wordt vooropgesteld, zal de tendens al dan niet aangehouden worden.

Derhalve kan thans onmogelijk voorspeld worden wat het resultaat zal zijn van die studie, die hoe dan ook niet van doorslaggevende aard zal zijn voor het vaststellen van het totale volume van de werkgelegenheid voor schoonmaaksters, ongeacht hun statuut.

Vraag van de heer Somers :

Aan hoge ambtenaren die over een wagen beschikken wordt een kilometervergoeding uitgekeerd. Wie ontvangt ze en welk is het bedrag ?

Antwoord :

De kilometervergoeding wordt toegekend als vergoeding voor de uitgave die de ambtenaar heeft verricht omwille van het ter beschikking stellen van zijn persoonlijk voertuig voor de behoeften van de dienst.

Het aantal wordt bepaald in verhouding met de taken en de opdrachten waarmee elkeen wordt belast.

Het bedrag ervan wordt vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 18 januari 1965 houdende algemene regeling inzake reiskosten inzonderheid gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 december 1984 (*Belgisch Staatsblad* van 29 december 1984).

Gezien het aantal ambtenaren die erbij betrokken zijn is het niet aangewezen hierbij een uitgebreide opsomming te geven. Indien het geacht lid zulks wenst zal hem afschrift van het ministerieel besluit overgemaakt worden.

E. Gebouwen*Vraag van de heer Somers :*

De kazerne Baron Michel te Mechelen is buiten gebruik gesteld en vormt in de stad een gezond stadsdeel.

Gaat het Departement van Openbare Werken ze niet gebruiken ?

Antwoord :

De Regie der Gebouwen heeft reeds jaren geleden met het Departement van Landsverdediging — Dienst voor de Militaire Gebouwen, de mogelijkheid onderzocht om dit militair domein geheel of gedeeltelijk te verwerven met het oog op het bouwen aldaar van een Rijksadministratief Centrum.

De moeilijkheden, voornamelijk van stedenbouwkundige aard, alsdan ondervonden, hebben het zetten van verdere concrete stappen belemmerd.

De Regie der Gebouwen blijft van oordeel dat alhier een goede inplanting voor de door haar nog te herhuisvesten diensten te Mechelen kan worden gevonden.

Question de M. Cardoen :

25 membres du personnel d'entretien ont été retirés au département. Cette tendance va-t-elle se poursuivre ?

Réponse :

Douze membres du personnel d'entretien ont été licenciés dans le respect des conventions en la matière c'est-à-dire avec préavis légal de 28 jours.

A la demande de l'Inspection des Finances, une étude est en cours pour vérifier les coûts réels de nettoyage du W. T. C. 3. En fonction du résultat de l'étude et d'une nouvelle organisation qui devrait être mise en place, la tendance sera ou non poursuivie.

Il ne m'est dès lors pas possible de dire actuellement quel sera le résultat de cette étude qui, en tout état de cause, ne devrait pas avoir d'influence déterminante sur le volume global de l'emploi pour les nettoyeuses, quel que soit leur statut.

Question de M. Somers :

Parmi les hauts fonctionnaires disposant d'une voiture, quels sont ceux qui perçoivent une indemnité kilométrique et quel est le montant de cette indemnité ?

Réponse :

L'indemnité kilométrique compense les frais exposés par le fonctionnaire utilisant son véhicule personnel pour les besoins du service.

Le nombre est fixé proportionnellement aux tâches et missions dont chacun est chargé.

Le montant est fixé conformément à l'arrêté royal du 18 janvier 1965 portant règlement général des frais de parcours, modifié notamment par celui du 12 décembre 1984 (*Moniteur belge* du 29 décembre 1984).

Vu le nombre d'agents intéressés, il n'est pas possible de fournir une énumération. Si le membre le souhaite, une copie de l'arrêté ministériel lui sera transmise.

E. Bâtiments*Question de M. Somers :*

La caserne Baron Michel à Malines est désaffectée et forme un îlot insalubre.

Le département des Travaux publics ne va-t-il pas l'utiliser ?

Réponse :

La Régie des bâtiments a déjà — depuis des années — en accord avec le Département de la Défense nationale — Service des bâtiments militaires — examiné la possibilité d'acquérir ce domaine militaire dans son ensemble ou partiellement, en vue d'y construire un centre administratif de l'Etat.

Les difficultés rencontrées, surtout sur le plan urbanistique, ont empêché de prendre des mesures en vue de concrétiser ce projet.

La Régie continue à penser que ce domaine constitue une bonne implantation pour les services qu'elle doit reloger à Malines.

Het is evenwel onontbeerlijk dat voorafgaandelijk door het Stadsbestuur van Mechelen, bevoegd voor het nemen van stedenbouwkundige initiatieven op haar grondgebied, een passende stedenbouwkundige oplossing voor het ganse terrein zou worden ontworpen, aangezien het slechts voor een deel voor de objectieven van de Regie noodwet lig blijkt.

Verscheidene vestigingsplaatsen werden onlangs nog, in overleg met het Stadsbestuur, onderzocht. Deze besprekingen zouden aanleiding geven tot overleg binnen het Stadsbestuur zelf, waarna de Regie van deze deliberaties binnen dit Bestuur in kennis zal worden gesteld.

F. Varia

Vraag van de heer Somers :

Er zijn belangrijke aanpassingswerken nodig aan de spoorweginstallatie m.b.t. het knooppunt Mechelen-Neckerspoel.

Voor wanneer zijn die werken geprogrammeerd en welke bedragen zijn hiervoor voorzien ?

Antwoord :

De aanbesteding der betrokken werken heeft plaatsgehad op 28 november 1984.

De werken zullen na het bouwverlof kunnen aanvangen met een uitvoeringstermijn van 900 werkdagen.

Het totale bedrag der aanbesteding beloopt 168 miljoen F, waarvan 85 miljoen F voor het departement van Openbare Werken en 83 miljoen F voor het departement van Verkeerswezen.

Vraag van de heer Vervaeke :

Wanneer zal het dossier van het Groenplan « Groenberg » te Sint-Pieters-Leeuw en Lennik overgedragen worden aan de Gewestelijke Executieve ?

Antwoord :

De bijzondere wet op de institutionele hervormingen van 8 augustus 1980 in haar artikel 12 dat de roerende en onroerende goederen van de Staat, zowel van het openbaar als privaat domein, noodzakelijk voor de verwezenlijking van de bevoegdheden van de Gewesten en Gemeenschappen, aan deze laatste zonder vergoeding worden overgedragen, onder de voorwaarden en modaliteiten bepaald door een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

De eigendommen van de Dienst voor het Groenplan, vatbaar voor overdracht aan de Gewesten, werden onderzocht door het Ministerieel Comité voor Institutionele Hervormingen.

De lijsten van goederen, vatbaar voor overdracht aan de Gemeenschappen en Gewesten, werden voor advies voorgelegd aan de betrokken Executieven.

De ontwerpen van koninklijk besluit werden, voor onderzoek overgemaakt aan de Minister van Financiën.

Deze ontwerpen moeten eerstdaags in de Ministerraad worden besproken.

De « Groenberg » is een van de eigendommen die in aanmerking kunnen komen voor een overdracht naar het Vlaamse Gewest.

Il est cependant indispensable que l'administration communale de Malines, qualifiée pour prendre les initiatives d'ordre urbanistique sur son territoire, fasse préalablement le nécessaire en vue de trouver une solution urbanistique pour l'ensemble du terrain, étant donné qu'il n'y a qu'une partie du terrain qui paraît être nécessaire à la réalisation des objectifs de la Régie.

D'autres endroits d'implantation viennent d'être discutés récemment en accord avec l'administration municipale. Ces discussions donneraient lieu à une concertation interne au sein même de l'Administration Communale, après quoi l'Administration sera mise au courant de ces délibérations.

F. Divers

Question de M. Somers :

Le nœud ferroviaire de Malines-Neckerspoel requiert d'importants travaux d'aménagement.

Pour quand sont-ils prévus ? Quel montant prévoit-on ?

Réponse :

L'adjudication de ces travaux a eu lieu le 28 décembre 1984.

Les travaux pourront commencer après les congés dans la construction. Le délai d'exécution est de 900 jours ouvrables.

Le montant total de l'adjudication est de 168 millions de F, dont 85 millions de F pour le département des Travaux publics et 83 millions de F pour le département des Communications.

Question de M. Vervaeke :

Quand le dossier du plan vert « Groenberg » à Leeuw-Saint-Pierre et Lennik sera-t-il transmis à l'Exécutif régional ?

Réponse :

La loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 prévoit en son article 12 que les biens meubles et immeubles de l'Etat, tant du domaine public que du domaine privé, nécessaires à la réalisation des compétences des Régions et Communautés, seront transférés à ces dernières à titre gratuit, selon les conditions et modalités fixées par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

Les propriétés du service du Plan vert, transférables aux Régions, ont été soumises à l'examen du Comité ministériel des Réformes institutionnelles.

La liste des biens transférables aux Régions et Communautés a été soumise à l'avis des Exécutifs intéressés.

Les projets d'arrêté royal ont été soumis à l'examen du Ministre des Finances.

Ces projets seront discutés prochainement en Conseil des Ministres.

Le « Groenberg » est une des propriétés entrant en ligne de compte pour le transfert à la Région flamande.

II. — BESPREKING VAN DE ARTIKELN EN STEMMINGEN

Twee amendementen werden ingediend.

Het amendement van de heren M. Colla en Van Elewyck (Stuk n° 4-XVI/2-I) wil de vastleggingskredieten op artikel 63.14 — Rijkstegemoetkoming in de kosten van de werken die worden uitgevoerd in de door lagere openbare besturen beheerde havens (blz. 32) met 395 miljoen F te verhogen en de vastleggingskredieten op artikel 73.08 — Werken tot uitbreiding, modernisering en uitrusting van de haven van Zeebrugge (blz. 35) met 395 miljoen F te verminderen.

Het amendement van de heer Somers (Stuk n° 4-XVI/2, II) wil de vastleggingskredieten op het bovenvermelde artikel 63.14 met 100 miljoen F verhogen.

De Minister verklaart dat de beloofde werken voor de Gentse haven met maximale spoed zullen worden uitgevoerd.

De 10 % van de kredieten die in 1985 ontbreken, zullen op de kredieten van 1986 worden vastgelegd en betkend.

Bijgevolg vraagt de Minister beide amendementen te verwerpen.

De heer Coppieters merkt op dat het amendement van de heren M. Colla en Van Elewyck geen grond heeft omdat de overdracht van kredieten in artikel 12 van de begroting is bepaald.

Het amendement van de heren M. Colla en Van Elewyck en dat van de heer Somers worden met 12 tegen 2 stemmen verworpen.

De artikelen 1 tot 28 van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1985 evenals de gehele begroting worden met 12 tegen 2 stemmen aangenomen.

Hetzelfde geldt voor het wetsontwerp houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1984.

De Rapporteur,

G. CARDOEN

De Voorzitter,

A. BAUDSON

II. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Deux amendements ont été déposés.

L'amendement de MM. M. Colla et Van Elewyck (Doc. n° 4-XVI/2-I) tend à augmenter de 395 millions de F les crédits d'engagement prévus à l'article 63.14 — Intervention de l'Etat dans le coût des travaux à exécuter aux ports gérés par les administrations publiques subordonnées (p. 32) et à diminuer de 395 millions de F les crédits d'engagement prévus à l'article 73.08 — Travaux en vue de l'extension, la modernisation et l'équipement du port de Zeebrugge (p. 35).

L'amendement de M. Somers (Doc. n° 4-XVI/2-II) tend à augmenter de 100 millions de F les crédits d'engagement prévus à l'article 63.14 précité.

Le Ministre déclare qu'il peut garantir que les travaux promis pour le port de Gand seront faits avec un maximum de célérité.

Les 10 % de crédits qui manquent en 1985 seront engagés et notifiés sur les crédits de 1986.

Le Ministre demande donc le rejet des deux amendements.

M. Coppieters fait remarquer que l'amendement de MM. M. Colla et Van Elewyck est sans objet car le transfert de crédits est prévu par l'article 12 du budget.

L'amendement de MM. M. Colla et Van Elewyck et celui de M. Somers sont rejetés par 12 voix contre 2.

Les articles 1 à 28 du budget du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1985 et l'ensemble de ce budget sont adoptés par 12 voix contre 2.

Il en est de même du projet de loi ajustant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1984.

Le Rapporteur,

G. CARDOEN

Le Président,

A. BAUDSON