

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1980-1981

4 MAART 1981

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Verdrag tussen het Koninkrijk België en de Bondsrepubliek Duitsland betreffende de bouw en het onderhoud van een autosnelweg-viaduct over de Our bij Steinebrück, bijlage en briefwisseling, ondertekend te Brussel op 5 februari 1979

ADVIES

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER FIEVEZ

DAMES EN HEREN,

Het onderhavige wetsontwerp werd op 11 juni 1980 door de Commissie voor de Buitenlandse Zaken zonder verslag aangenomen.

In de openbare vergadering van 18 juni 1980 besloot de Kamer niettemin om het advies van de Commissie voor de Infrastructuur in te winnen.

Deze behandelde het wetsontwerp op 25 juni 1980. Eerst hoorde ze terzake een uiteenzetting van de Minister van het Waalse Gewest en vervolgens van de Minister van Openbare Werken.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Baudson.

A. — Leden : de heren Cardoen, Coppieters, Mevr. Demeulenaere-Dewilde, de heren Desutter, François, Marchal, Pierret, Mathieu Rutten, Smets, Vankeirsbilck. — de heren Baudson, Biefnot, Bourry, Bob Cools, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — de heren Albert Claes, De Cordier, Pierard, Taelman. — de heer Fiévez. — de heer Somers.

B. — Plaatsvervangers : de heren Beerden, Breyne, Tijl Declercq, De Mey, Hiance, Jérôme, Kelchtermans, le Hardy de Beaulieu, Lenssens, André Rutten, Van Rompaey. — de heren Dejardin, Hurez, Laridon, Nyffels, Van Cauwenberghe, Vanderheyden, Van Der Niepen, Ylieff. — de heren Evers, Kempinaire, Knoop, Van Belle, Vreven. — de heren Brasseur, Mordant. — de heren De Beul, Gabriels.

Zie :

525 (1979-1980) :

— N° 1 : Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1980-1981

4 MARS 1981

PROJET DE LOI

portant approbation du Traité entre le Royaume de Belgique et la République Fédérale d'Allemagne concernant la construction et l'entretien d'un viaduc d'autoroute sur l'Our près de Steinebrück, annexe et échange de lettres, signés à Bruxelles le 5 février 1979

AVIS

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

PAR M. FIEVEZ

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi a été adopté sans rapport par la Commission des Affaires étrangères le 11 juin 1980.

En séance publique du 18 juin 1980, la Chambre a néanmoins décidé de demander l'avis de la Commission de l'Infrastructure.

Celle-ci a examiné le projet de loi le 25 juin 1980. Elle a d'abord entendu à ce sujet le Ministre de la Région wallonne et ensuite, le Ministre des Travaux publics.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Baudson.

A. — Membres : MM. Cardoen, Coppieters, Mme Demeulenaere-Dewilde, MM. Desutter, François, Marchal, Pierret, Mathieu Rutten, Smets, Vankeirsbilck. — MM. Baudson, Biefnot, Bourry, Bob Cools, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — MM. Albert Claes, De Cordier, Pierard, Taelman. — M. Fiévez. — M. Somers.

B. — Suppléants : MM. Beerden, Breyne, Tijl Declercq, De Mey, Hiance, Jérôme, Kelchtermans, le Hardy de Beaulieu, Lenssens, André Rutten, Van Rompaey. — MM. Dejardin, Hurez, Laridon, Nyffels, Van Cauwenberghe, Vanderheyden, Van Der Niepen, Ylieff. — MM. Evers, Kempinaire, Knoop, Van Belle, Vreven. — MM. Brasseur, Mordant. — MM. De Beul, Gabriels.

Voir :

525 (1979-1980) :

— N° 1 — Projet de loi.

1. Uiteenzetting van de Minister van het Waalse Gewest

Het verdrag dat het Parlement moet bekrachtigen, is eigenlijk een oud ontwerp uit 1972, waarvan de noodzakelijkheid nooit werd betwist.

Bovendien brengt de Minister commentaar uit op de memorie van toelichting.

2. Uiteenzetting van de Minister van Openbare Werken

Het verdrag dat België op 5 februari 1979 met de Bondsrepubliek Duitsland heeft ondertekend betreft de bouw en het onderhoud van een autosnelweg-viaduct over de Our bij Steinebrück. Door het viaduct wordt de verbinding mogelijk tussen de Belgische autosnelweg A 27, die aansluiting geeft op de autosnelweg E 5 ten noorden van Verviers, en de Duitse snelweg A 60 die door de Eifel zal lopen en die ons autowegennet rechtstreeks zal verbinden met Centraal- en Zuid-Duitsland.

Dank zij de opening van de A 27 - A 60 kan het verkeer tussen Antwerpen, Luik en Verviers enerzijds en Frankfurt aan de Main, Mannheim, Karlsruhe en Zuid-Duitsland anderzijds de omweg langs Keulen vermijden, en wordt de afstand tussen twee van de meest drukke streken in Europa met 100 kilometer verkort.

Op de nieuwe autosnelweg zullen talrijke wegaansluitingen met het bestaande wegennet aangelegd worden, wat de verbindingen met Spa, Stavelot, Malmédy en Sankt-Vith ten goede zal komen.

Er werd besloten dat de autosnelweg Verviers-Frankfurt de grens bij Steinebrück zal overschrijden.

Op die plaats loopt de grens samen met de Our, en om over de vallei te geraken moet een viaduct van 712 meter lengte worden gebouwd. De diensten van Bruggen en Wegen van beide landen hebben onderhandelingen gevoerd over de technische zowel als over de financiële aspecten van de zaak.

Elk land zal dus de steunberen, de pijlers en het brugdek op zijn grondgebied financieren (28 % brugdek in Duitsland, 72 % in België).

De vallei heeft geen symmetrisch profiel, de helling aan de Duitse kant is steiler dan aan de Belgische kant, zodat op Belgisch grondgebied meer pijlers moeten worden gebouwd.

Voorts is het ondenkbaar dat een zelfde bouwwerk door twee verschillende ondernemingen wordt uitgevoerd.

Omdat het grootste deel van de werken op Belgisch grondgebied zal moeten worden verricht, werd overeengekomen dat de Belgische Staat het hele werk zal uitvoeren. De Staat heeft zijn bevoegdheden overgedragen aan de Intercommunale E 5, die de aanbesteding heeft gehouden. Het aanbod dat in aanmerking werd genomen, is door de Duitse overheid goedgekeurd. Het werk werd op 13 juni 1977 aangevat, een hele tijd vóór het verdrag werd ondertekend. Daar de Belgische Staat zich had verbonden, heeft hij het werk dat tot op die dag was uitgevoerd, vooruit moeten betalen.

Zodra het verdrag is bekrachtigd, zal de Duitse Bondsrepubliek tot de terugbetaling overgaan.

3. Bespreking

Vier leden wensen enkele opmerkingen te maken bij het wetsontwerp, hoewel zij geenszins het nut van het voorgenomen viaduct betwisten, met name voor de haven van Antwerpen en de Belgische staalbekkens, aangezien de afstand korter zal worden en de prijs van het wegvervoer dus ook kleiner.

1. Exposé du Ministre de la Région wallonne

La convention que le Parlement est appelé à ratifier est la concrétisation d'un projet ancien, datant de 1972, et dont la nécessité n'a jamais été contestée.

Pour le surplus, le Ministre a commenté l'exposé des motifs.

2. Exposé du Ministre des Travaux publics

Le traité que la Belgique a signé avec la République fédérale d'Allemagne le 5 février 1979 concerne la construction et l'entretien d'un viaduc d'autoroute sur l'Our près de Steinebrück. Ce viaduc doit assurer la jonction entre l'autoroute belge A 27, qui se raccorde à l'autoroute E 5 au Nord de Verviers, et l'autoroute allemande A 60, qui traversera l'Eifel et mettra notre réseau d'autoroutes en communication directe avec celui du centre et du sud de l'Allemagne.

L'ouverture de l'A 27 - A 60 permettra au trafic entre Anvers, Liège et Verviers, d'une part et Francfort-sur-le-Main, Mannheim, Karlsruhe et l'Allemagne du Sud, d'autre part, d'éviter le détour par Cologne et de raccourcir de quelque 100 km la distance entre deux des régions les plus actives de l'Europe.

L'autoroute nouvelle sera pourvue de nombreuses bretelles de raccordement avec le réseau routier existant et favorisera donc le désenclavement de Spa, Stavelot, Malmédy et Saint-Vith.

Il a été décidé que l'axe autoroutier Verviers-Francfort traverserait la frontière à Steinebrück.

En cet endroit, la frontière se confond avec la rivière Our et le franchissement de sa vallée nécessite la construction d'un viaduc de 712 m de longueur. Les négociations ont été menées par les administrations des ponts et chaussées des deux pays, tant en ce qui concerne les caractéristiques techniques que l'aspect financier.

Ainsi, chaque pays finance les culées et piles à construire sur son territoire et le tablier en proportion des longueurs territoriales (28 % en Allemagne, 72 % en Belgique).

La vallée n'a pas un profil symétrique, le versant allemand est plus abrupt tandis que le versant belge est plus plat, d'où la nécessité de construire plus de piles en territoire belge.

Il est d'autre part inconcevable de faire exécuter une même construction par deux entreprises différentes.

Il a été convenu que, puisque la plus grosse part des travaux se situe en territoire belge, l'exécution de leur ensemble serait à charge de l'Etat belge. Ce dernier a délégué ses pouvoirs à l'Intercommunale E 5, qui a procédé à l'adjudication. L'offre retenue a été approuvée par l'autorité allemande. Les travaux ont débuté le 13 juin 1977, bien avant la signature du traité. L'Etat belge, engagé, a donc dû préfinancer les travaux exécutés à ce jour.

L'Allemagne fédérale procèdera aux remboursements dès la ratification du traité.

3. Discussion

Tout en ne contestant pas l'utilité du viaduc prévu, notamment pour le port d'Anvers et les bassins sidérurgiques belges, du fait de la réduction de distance et donc de coût qu'il entraînera pour les transports routiers, quatre membres formulent des remarques au sujet du présent projet de loi.

Een van die leden betreurt dat het Parlement niet meer geworden is dan een bekrachtigingskamer, want het blijkt dat de verdragen reeds meer dan acht jaar geleden geparafeerd werden en dat de werken reeds aangevat zijn.

Voornoemde leden hebben het vervolgens over de plaats waar de expeditiekantoren met hun uitrusting zullen worden gevestigd. Zij betreuren dat die kantoren krachtens het verdrag op Duits grondgebied zullen worden gevestigd, zodat in België geen werkgelegenheid bijkomt en het statuut van het Belgisch personeel, met name op fiscaal en sociaal gebied, tot juridische moeilijkheden aanleiding zal geven, met alle bezwaren die daaruit voortvloeien voor de betrokkenen zelf en voor de firma's die hen tewerkstellen.

Een lid betreurt dat er ter zake zo weinig coördinatie is tussen de departementen van Openbare Werken en van Financiën. Hij is van mening dat de expeditiekantoren en -installaties althans gedeeltelijk op Belgisch grondgebied hadden moeten worden gebouwd. Daardoor hadden niet alleen de bovenstaande bezwaren kunnen worden vermeden, maar bovendien zouden de telex- en telefoonverbindingen van die firma's in dat geval onder de Belgische wet gevallen zijn.

De hier bedoelde leden menen dan ook dat aan beide betrokken departementen moet worden gevraagd zich op dat punt akkoord te stellen en het probleem vervolgens opnieuw voor te leggen aan de Duitse autoriteiten.

Voorts achten zij de geplande oppervlakte van die installaties, namelijk 300 m², veel te klein, gelet op de behoeften.

De Minister merkt op dat het de taak van de uitvoerende macht is te beslissen over de bouw van een viaduct en over de plaats waar de expeditiekantoren zullen worden gevestigd. Vervolgens moet het Parlement uitmaken of het die beslissing al dan niet bekrachtigt.

Hij herinnert eraan dat België aan de Bondsrepubliek Duitsland gevraagd heeft deel te nemen aan de bouw van het viaduct en dat in 1972 besloten werd de Belgische en Duitse douanekantoren naast elkaar op Duits grondgebied te bouwen.

Hij stelt een ontmoeting voor tussen de leden die belang stellen in dit probleem en ambtenaren van de drie betrokken departementen, namelijk Buitenlandse Zaken, Financiën en Openbare Werken, om de stand van zaken nader te bekijken.

Een lid vraagt op hoeveel de werken geraamd zijn; een ander lid wenst te weten wat de gevolgen zullen zijn van het faillissement van de onderneming waaraan de werken waren toegewezen.

De Minister antwoordt dat de werken in 1976 waren toegewezen aan de firma Socol voor zowat 535 miljoen F; die onderneming had voor ongeveer 214 miljoen F werken uitgevoerd toen ze failliet werd verklaard.

De firma C. E. I., die het tweede laagste bod had gedaan, heeft de werken dan opnieuw aangevat tegen dezelfde prijs, verhoogd met een supplement van ongeveer 42 miljoen F; daarvan moet echter 37 miljoen worden afgetrokken voor de curatele.

De kredieten zijn uitgetrokken op de begroting van de Intercommunale voor de bouw van de E 5.

Een lid verbaast zich over de redactie van artikel 4, § 2, van het verdrag. Die luidt als volgt: « Bij de verdeling van de bouwkosten wordt geen rekening gehouden met de Belgische belasting op de toegevoegde waarde, die in deze kosten begrepen is. Deze belasting komt uitsluitend voor rekening van het Koninkrijk België ».

De Minister antwoordt dat Duitsland geen B. T. W. zal betalen op grond van het principe van de extra-territorialiteit.

* * *

L'un d'entre eux déplore que le Parlement soit réduit au rôle de chambre d'entérinement, puisqu'il apparaît que les traités ont été paraphés il y a plus de huit ans et que les travaux ont déjà été entamés.

Les intervenants expriment ensuite leurs préoccupations au sujet de la localisation des installations et agences en douane et de leur équipement. Ils regrettent que le traité prévoie cette localisation en territoire allemand, de telle sorte qu'aucun emploi ne sera créé en Belgique et que le statut du personnel belge donnera lieu, sur le plan fiscal et social notamment, à des complications d'ordre juridique, avec les inconvénients qui s'ensuivront pour les intéressés et pour les firmes qui les occupent.

Un membre déplore le manque de coordination à cet égard entre les départements des Travaux publics et des Finances. Il estime que les installations et agences en douane pourraient, du moins partiellement, être construites en territoire belge, ce qui, outre l'absence des inconvénients évoqués, leur permettrait de voir leurs relations téléphoniques et par télex régies par la réglementation belge.

Dès lors, les intervenants considèrent qu'il faut inviter les deux départements à se mettre d'accord sur cette question et revoir ensuite le problème avec les autorités allemandes.

Les membres estiment en outre que la superficie de 300 m² prévue pour ces installations sera notoirement insuffisante en regard des besoins.

Le Ministre fait remarquer que c'est au pouvoir exécutif à décider de la construction d'un viaduc et de la localisation des installations et agences en douane, le Parlement étant ensuite appelé à ratifier la décision.

Il rappelle que c'est la Belgique qui a demandé à l'Allemagne fédérale de participer à la construction du viaduc et qu'en 1972, il a été décidé de construire des installations de douane belges et allemandes juxtaposées en territoire allemand.

Il suggère une rencontre entre les membres intéressés et des fonctionnaires des trois départements concernés, à savoir Affaires étrangères, Finances et Travaux publics, pour faire le point de la situation.

Un membre demande quelle est l'estimation du coût des travaux; un autre s'inquiète des conséquences de la faillite de l'entreprise à laquelle les travaux avaient été confiés.

Le Ministre répond que la première adjudication à la firme Socol, intervenue en 1976, s'élevait à quelque 535 millions et que la firme avait accompli des travaux pour un montant de quelque 214 millions au moment de sa faillite.

La firme C. E. I., classée seconde, a ensuite repris les travaux sur base du même prix, augmenté d'un supplément d'environ 42 millions dont il faut déduire les 37 millions de la curatelle.

Les crédits sont prévus au budget de l'Intercommunale E 5.

Un membre s'étonne du libellé de l'article 4, § 2, qui prévoit que « dans la répartition des frais de construction, il n'est pas tenu compte de la taxe belge sur la valeur ajoutée, qui est incluse dans ces frais. Cette taxe est supportée par le seul royaume de Belgique ».

Le Ministre répond que la T. V. A. ne sera pas payée par l'Allemagne en vertu de l'extra-territorialité.

* * *

Op 18 februari 1981 heeft de commissie een verklaring van de Minister van de Financiën gehoord in verband met de vestiging van de expeditiekantoren.

Deze heeft aan de volgende punten herinnerd :

1) In 1972 werd tussen de administraties van het wegverkeer, de douane enz., overeengekomen om op de autoweg te Steinebrück op Duits grondgebied naast elkaar gelegen nationale controlebureau's op te richten.

2) De Belgische expeditiekantoren hebben geoordeeld dat :

— de toegang tot de op Duits grondgebied gelegen kantoren te moeilijk was (20 minuten omweg);

— de oppervlakte van de voor deze kantoren bestemde lokalen ontoereikend was;

— de kosten van de installaties te hoog waren;

De parlementsleden van de streek hebben op dezelfde moeilijkheden gewezen.

Daarover werden verscheidene interpellaties gericht aan de heer Geens. De Minister van Financiën heeft steeds de stelling gehuldigd, volgens welke hij gehouden was door de in 1972 getroffen beslissingen, doch dat hij zich niet verzette tegen de oprichting van de expeditiekantoren op Belgisch grondgebied, voor zover de inklaringen uiteraard zouden geschieden in het douanekantoor, dat op Duits grondgebied zou worden opgericht.

3) De Minister van Financiën, de heer Hatry, heeft nogmaals op die problemen gewezen in een brief dd. 13 augustus 1980, gericht aan zijn Duitse collega. Deze laatste antwoordde bij schrijven van 24 september 1980 dat de werken in zijn land reeds ver gevorderd waren, doch dat hij niettemin niet kan ingaan op bepaalde wensen van de douane-expediteurs en met name inzake de uitbreiding van de oppervlakte waarin voorzien is voor hun installatie.

4) Vergaderingen waaraan ambtenaren van het Ministerie van Financiën hebben deelgenomen, hebben daaromtrent zowel te Brussel als te Sankt-Vith plaatsgehad met vertegenwoordigers van de expeditiekantoren, vakbondsafgevaardigden en politieke mandatarissen van het gewest.

5) Nadat de administratie in het bezit was van het Duitse antwoord, was zij de mening toegedaan dat een nieuwe vergadering overbodig was.

6) De expeditiekantoren hebben trouwens op dit ogenblik hun instemming betuigd met een installatie op Duits grondgebied; zij kunnen immers over de nodige oppervlakte beschikken en kunnen zelf hun lokalen bouwen.

7) Een aantal vraagstukken van ondergeschikt belang worden nog bestudeerd tussen de expeditiekantoren en de verschillende ministeriële departementen en diensten (directe belastingen, P. T. T., Sociale Zekerheid).

* * *

Ten slotte brengt de commissie eenparig een gunstig advies uit over het wetsontwerp.

De Rapporteur,

J. FIEVEZ

De Voorzitter,

A. BAUDSON

En date du 18 février 1981, la commission a entendu le Ministre des Finances au sujet de l'installation des agences en douane.

Celui-ci a rappelé les points suivants :

1) En 1972, il a été convenu entre les administrations des routes, des douanes, etc., de créer des bureaux à contrôles nationaux juxtaposés sur l'autoroute à Steinebrück, en territoire allemand.

2) Les agences en douane belges ont estimé que :

— l'accès aux bureaux situés en territoire allemand était trop difficile (20 minutes de détournement);

— la superficie des locaux qui leur a été réservée était insuffisante;

— le coût des installations était trop élevé.

Les parlementaires de la région ont signalé les mêmes difficultés.

Plusieurs interpellations ont été faites à ce sujet à M. Geens. Le Ministre des Finances a toujours défendu la thèse selon laquelle il était lié par les décisions prises en 1972, mais qu'il ne s'opposait pas à l'établissement des agences en douane sur le territoire belge, pour autant, bien entendu, que les dédouanements se fassent au bureau des douanes qui, lui, serait établi en territoire allemand.

3) M. Hatry, Ministre des Finances, a une nouvelle fois soulevé ces problèmes dans une lettre du 13 août 1980 adressée à son collègue allemand. Ce dernier a répondu par lettre du 24 septembre 1980 que les travaux étaient déjà très avancés dans son pays, mais que, néanmoins, il pouvait satisfaire certains desideratas des agents en douane et notamment l'extension de la superficie prévue pour leur installation.

4) Des réunions, auxquelles les fonctionnaires du Ministère des Finances ont participé, ont eu lieu à ce sujet tant à Bruxelles qu'à Saint-Vith avec des représentants des agences en douane, des délégués syndicaux et des mandataires politiques de la région.

5) Après avoir reçu la réponse allemande, l'administration a estimé qu'une nouvelle réunion était superflue.

6) Actuellement d'ailleurs, les agences en douane ont marqué leur accord au sujet d'une installation en territoire allemand; en effet, elles peuvent bénéficier de la superficie nécessaire et peuvent construire elles-mêmes leurs locaux.

7) Divers problèmes secondaires sont encore à l'étude entre les agences en douane et les différents départements ministériels et administrations (contributions directes, P. T. T., sécurité sociale).

* * *

En conclusion, la commission émet unanimement un avis favorable sur le projet de loi.

Le Rapporteur,

J. FIEVEZ

Le Président,

A. BAUDSON