

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1971-1972.

20 JUNI 1972

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1972.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE OPENBARE WERKEN (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER BLANCKAERT.

INHOUD.

	Blz.
Inleiding van de verslaggever	2
Deel I. — Algemene politiek	5
Hoofdstuk I. — De begroting	5
A. — Uiteenzetting van de Minister	5
B. — Bespreking	13
Hoofdstuk II. — Openbare investeringen in het kader van de economische opleving	16
A. — Uiteenzetting van de Minister	16
B. — Bespreking	21
Hoofdstuk III. — Vernieuwde huisvestingspolitiek	25
A. — Uiteenzetting van de Minister	25
1. De wetgeving op het grondbeleid	25
2. Regeringsmaatregelen ter aanmoediging van de woningbouw	26

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Bode.

A. — Leden : de heren Barbeaux, Blanckaert, Bode, Desmaret, De Vidts, Kelchtermans, Pierret, Verroken. — de heren Grégoire, Hubin, Mangelschots, Mathot, Nyffels, Vanderhaegen, Van Hoorick. — de heren De Croo, Herbage, Piron, Poma. — de heren Moreau, Persoons. — de heren De Beul, Leys.

B. — Plaatsvervangers : de heren Callebert, Michel, Tanghe, Van Herreweghe. — de heren Cudell, Geldolf, Nazé, Van Daele. — de heren Grootjans, Sprockeels. — de heer Meuter. — de heer Geerinck.

Zie :

4-XVI (1971-1972) :

— N° 1 : Begroting.

Chambre des Représentants

SESSION 1971-1972.

20 JUIN 1972

BUDGET

du Ministère des Travaux publics
pour l'année budgétaire 1972.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRAVAUX PUBLICS (1)

PAR M. BLANCKAERT.

SOMMAIRE.

	Pages
Introduction du rapporteur	2
Première partie. — Politique générale	5
Chapitre I. — Le budget	5
A. — Exposé du Ministre	5
B. — Discussion	13
Chapitre II. — Les investissements publics dans le cadre de la relance économique	16
A. — Exposé du Ministre	16
B. — Discussion	21
Chapitre III. — Politique rénovée de logement	25
A. — Exposé du Ministre	25
1. La législation en matière de politique foncière	25
2. Les mesures du Gouvernement destinées à encourager la construction d'habitations	26

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Bode.

A. — Membres : MM. Barbeaux, Blanckaert, Bode, Desmaret, De Vidts, Kelchtermans, Pierret, Verroken. — MM. Grégoire, Hubin, Mangelschots, Mathot, Nyffels, Vanderhaegen, Van Hoorick. — MM. De Croo, Herbage, Piron, Poma. — MM. Moreau, Persoons. — MM. De Beul, Leys.

B. — Suppléants : MM. Callebert, Michel, Tanghe, Van Herreweghe. — MM. Cudell, Geldolf, Nazé, Van Daele. — MM. Grootjans, Sprockeels. — M. Meuter. — M. Geerinck.

Voir :

4-XVI (1971-1972) :

— N° 1 : Budget.

	Blz.		Pages
B. — Bespreking	30	B. — Discussion	30
1. Woningbouw	30	1. La construction d'habitations	30
2. Grondbeleid	39	2. La politique foncière	39
3. Ruimtelijke ordening	45	3. L'aménagement du territoire	45
Hoofdstuk IV. — Allerlei	52	Chapitre IV. — Divers	52
A. — Bespreking	52	A. — Discussion	52
B. — Antwoord van de Staatssecretaris voor de Huisvesting en de Ruimtelijke Ordening (Franstalige sector)	63	B. — Réponse du Secrétaire d'Etat au Logement et à l'Aménagement du territoire (secteur français)	63
C. — Antwoord van de Staatssecretaris voor de Huisvesting en de Ruimtelijke Ordening (Nederlandstalige sector)	67	C. — Réponse du Secrétaire d'Etat au Logement et à l'Aménagement du territoire (secteur néerlandais)	67
Deel II. — Havenpolitiek en Waterwegen	70	Deuxième partie. — La politique portuaire et les voies hydrauliques	70
Hoofdstuk I. — Algemeen havenbeleid	70	Chapitre I. — Politique portuaire générale	70
Uiteenzetting van de Minister	70	Exposé du Ministre	70
Hoofdstuk II. — Bijzondere dossiers	71	Chapitre II. — Dossiers particuliers	71
1. De haven van Antwerpen	71	1. Le port d'Anvers	71
2. Antwerpen linkeroever	77	2. Anvers Rive gauche	77
3. De haven van Gent	81	3. Le port de Gand	81
4. De haven van Zeebrugge	87	4. Le port de Zeebrugge	87
5. De haven van Blankenberghe	90	5. Le port de Blankenberghe	90
6. De haven van Nieuwpoort	90	6. Le port de Nieuport	90
7. De haven van Oostende	91	7. Le port d'Ostende	91
Hoofdstuk III. — Bespreking	91	Chapitre III. — Discussion	91
Deel III. — Autosnelwegen en wegen	101	Troisième partie. — Autoroutes et routes	101
Hoofdstuk I. — Inleiding van de Minister	101	Chapitre I. — Introduction du Ministre	101
Hoofdstuk II. — Bijzondere dossiers	105	Chapitre II. — Dossiers particuliers	105
A. — De E10	105	A. — La E10	105
B. — De E3	116	B. — La E3	116
C. — De E5	119	C. — La E5	119
D. — Het dossier Brussel	121	D. — Le dossier Bruxelles	121
E. — I. V. A. W.	129	E. — I. V. A. W.	129
F. — De E39	134	F. — La E39	134
G. — Autosnelweg van Wallonië	137	G. — L'autoroute de Wallonie	137
H. — Autosnelweg van Charleroi	139	H. — L'autoroute de Charleroi	139
I. — E9 en E40	142	I. — L'E9 et l'E40	142
Hoofdstuk III. — Bespreking	146	Chapitre III. — Discussion	146
A. — Autosnelwegen	146	A. — Autoroutes	146
B. — Wegen	152	B. — Routes	152
Hoofdstuk IV. — De veiligheidsmaatregelen	158	Chapitre IV. — Les mesures de sécurité	158
Stemming	162	Vote	162
Erratum	162	Erratum	162
Bijlagen : zie omslag.		Annexes : voir enveloppe.	

DAMES EN HEREN,

INLEIDING VAN DE VERSLAGGEVER.

Dit verslag poot niet alleen de bespreking weer te geven die in de Commissie voor de Openbare Werken heeft plaats gehad, bij de behandeling van de eigenlijke begroting. Het vat tevens de discussies samen die tussen de Minister van Openbare Werken en de leden van de Commissie werden gevoerd alvorens de begroting als dusdanig in behandeling kwam.

Hierbij zal het de lezer ongetwijfeld opvallen, dat het de Commissie niet ontbroken heeft aan gegevens en inlichtingen.

MESDAMES, MESSIEURS,

INTRODUCTION DU RAPPORTEUR.

Le présent rapport ne veut pas uniquement rendre compte de la discussion qui s'est déroulée à la Commission des Travaux publics lors de l'examen du budget proprement dit. Il résume également les échanges de vues qui ont eu lieu entre le Ministre des Travaux publics et les membres de la Commission avant l'examen du budget comme tel.

Il n'échappera sans doute à personne que la Commission n'a pas été privée d'informations. Il n'arrive pas souvent

Het gebeurt niet vaak dat de Regering een dergelijke hulpvaardigheid aan de dag legt. Meermaals werd de Minister hiervoor trouwens gefeliciteerd. Er werd de hoop uitgesproken dat zulks in de toekomst verder zal gebruikelijk blijven. Dit zal de democratische werking van het Parlement ongetwijfeld ten goede komen.

Voor de aanvang van het eigenlijk begrotingsdebat, werden enkele vergaderingen gewijd aan het probleem van de economische opleving, in zoverre dit betrekking heeft op de woningbouw en de andere sectoren van openbare werken. Hierbij dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de eigenlijke maatregelen die de Regering zinnens is te nemen in functie van de conjunctuurnemering, en de maatregelen van sociale aard die in het Regeerakkoord werden vooropgezet en die in deze begroting hun eerste realisatie zullen vinden.

De Commissie heeft bovendien, en dit in zeer gunstige omstandigheden, kennis kunnen nemen van het globale beleid inzake autosnelwegen zoals dit door de Minister van Openbare Werken wordt gevolgd. Zij heeft tevens bij de betrokkenen rechtstreeks inlichtingen kunnen inwinnen omtrent de huidige stand van zaken en het werk op korte, middellange en langere termijn dat iedere Intercommunale nog voor de boeg heeft.

Een zelfde discussie heeft plaats gehad — nog altijd alvorens de eigenlijke begroting in behandeling kwam — over het door de Minister van Openbare werken geconcipeerd havenbeleid. Hierbij werd benevens een algemene toelichting die werd verstrekt door de Minister, dossier per dossier behandeld, zoals het voorligt bij de internationale organisaties en negotiaties waarbij de Minister van Openbare Werken namens de Regering is betrokken.

Ook de plannen van de Regering inzake het grondbeleid kwamen ter sprake. De Commissie heeft aldus kennis kunnen maken met de filosofie die aan het toekomstig ontwerp zal ten grondslag liggen, alsmede met de concrete maatregelen die de Regering op het oog heeft. Dat deze reglementering vrij diepgaand zal zijn, lijdt geen twijfel. Dat zij aanleiding zal geven tot heel wat politieke discussies, is thans reeds merkbaar. In de Commissie is echter ter zake een vrij grote eenstemmigheid tot uiting gekomen, zij het dan niet over de technische details, dan toch ten minste over de absolute noodzakelijkheid om in deze materie tot een vrij nieuw opvatting en tot concrete realisaties in de volgende jaren te komen.

Ook het probleem van de bepaling van de gewestplannen bij koninklijk besluit, zoals deze door het Regeerakkoord in het vooruitzicht worden gesteld, werd ten gronde besproken. In de Commissie kwam een vrij grote eensgezindheid tot uiting, over de absolute noodzakelijkheid om tot een ernstig en geordend bodembeleid te komen. De Commissie heeft nochtans naar aanleiding van deze discussie op een reeks van problemen gewezen die voorafgaandelijk dienen te worden opgelost.

De leden hebben evenwel kunnen vaststellen, dat het merendeel van deze problemen door de Regering gekend zijn, en dat de wil aanwezig is om voorafgaandelijk sommige grote opties te regelen. Dat de technische kwesties niet helemaal een oplossing vonden, lijkt normaal. Deze discussie zal trouwens door de Commissie in overleg met de Minister, te gelegentijd hernomen worden.

Tenslotte heeft uw Commissie, na een vrij gedetailleerde inleidende uiteenzetting vanwege de Minister, de financiële weerslag van deze begroting besproken. Het globale beeld van de op de begroting uitgetrokken kredieten werd onderzocht. Bovendien werd aandacht geschonken aan de functionele berekening van de begrotingskredieten. Er werd stilgestaan bij de oorspronkelijk vooropgezette cijfers, bij de aangepaste cijfers, en bij de verwachte groeivoeten. Men heeft ook aandacht gehad voor de verschillende technieken

que le Gouvernement fasse preuve d'un tel esprit de collaboration. Le Ministre en a d'ailleurs été félicité à plusieurs reprises. L'espoir a été exprimé que cet usage sera suivi à l'avenir, ce qui favoriserait sans nul doute un fonctionnement démocratique du Parlement.

Avant d'entamer le débat sur le budget proprement dit, la Commission a consacré quelques réunions aux problèmes de la relance économique, dans la mesure où celle-ci concerne la construction d'habitations et les autres secteurs des travaux publics. A cet égard, il convient d'opérer une distinction entre les mesures que le Gouvernement a l'intention de prendre dans la perspective de la relance conjoncturelle et les mesures de nature sociale qui ont été retenues dans l'accord gouvernemental et dont la réalisation sera amorcée dans le présent budget.

En outre, la Commission a pu prendre connaissance, dans des circonstances très favorables, de la politique globale en matière d'autoroutes, telle qu'elle a été suivie par le Ministre des Travaux publics. Elle a également pu s'informer directement auprès des intéressés de la situation actuelle et des travaux qui attendent encore chaque intercommunale, tant à court qu'à moyen et à long terme.

Toujours avant d'aborder le budget proprement dit, une discussion analogue a eu lieu sur la politique portuaire conçue par le Ministre des Travaux publics. Outre un exposé du Ministre, la Commission a examiné chaque dossier tel qu'il est présenté aux organisations et dans les négociations internationales auxquelles le Ministre des Travaux publics participe au nom du Gouvernement.

Les projets du Gouvernement en matière de politique foncière ont également été évoqués. A cet égard, la Commission a pu prendre connaissance de la philosophie sur laquelle se fondera le futur projet en la matière, ainsi que des mesures concrètes que le Gouvernement envisage en ce domaine. Il ne fait pas de doute que cette réglementation sera assez radicale. On voit dès à présent qu'elle donnera lieu à de nombreuses discussions politiques. En Commission cependant, un large accord s'est dégagé en la matière, sinon sur les détails techniques, du moins sur la nécessité absolue d'aboutir à une conception relativement neuve en ce domaine et à des réalisations concrètes dans les années qui suivront.

Le problème de l'établissement des plans régionaux par arrêté royal, tels qu'ils ont été prévus dans l'accord gouvernemental, a également fait l'objet d'une discussion approfondie. La Commission a convenu, en grande majorité, de la nécessité absolue d'aboutir à une politique foncière sérieusement organisée. A l'occasion de cette discussion, la Commission a cependant attiré l'attention sur un certain nombre de problèmes qui devront être résolus au préalable.

Les membres ont cependant pu constater que le Gouvernement connaît la plupart de ces problèmes et qu'il entend régler auparavant certaines grandes options. Il semble normal que les questions techniques n'ont pu être entièrement résolues. Cette discussion sera d'ailleurs reprise en temps opportun par la Commission, de commun accord avec le Ministre.

Enfin, après une introduction assez détaillée du Ministre, votre Commission a discuté les implications financières du présent budget. Les crédits inscrits au budget ont été examinés globalement. L'attention s'est en outre portée sur le calcul fonctionnel des crédits budgétaires. On a examiné de plus près les chiffres qui avaient été avancés à l'origine, les montants ajustés et les taux de croissance escomptés. L'attention s'est portée aussi sur les différentes techniques que le Gouvernement a appliquées cette fois en ce qui con-

die ditmaal door de Regering worden gevolgd m.b.t. de conjunctuurschijf. Deze wordt in de toekomst rechtstreeks in de begroting opgenomen.

Tenslotte en rekening houdend met de omvang en de degelijkheid van verstrekte inlichtingen en met de gegeven antwoorden, meent uw verslaggever, namens de Commissie de Minister persoonlijk te mogen feliciteren voor de inspanningen die hij heeft gedaan om de Commissie alle vereiste inlichtingen te verschaffen.

De Minister en de Staatssecretarissen voor Huisvesting en Ruimtelijke Ordening hebben er zich trouwens niet alleen toe beperkt bepaalde inlichtingen te verstrekken. Zij hebben ook een vrij gemoedelijke discussie mogelijk gemaakt in verband met de soms nog vrij vage opties, die in de komende weken en maanden dienen te worden genomen.

Bij de redactie van dit verslag dat, zoals het meermaals gebeurt, in een zeer beperkte tijdspanne diende uitgebracht te worden, heeft uw verslaggever ook mogen rekenen op de medewerking zowel van de wetgevende diensten van de Kamer als van de administratie van het departement van Openbare Werken en van het kabinet van de Minister.

Hij moge hen hiervoor uitdrukkelijk danken.

cerne la tranche conjoncturelle qui, à l'avenir, sera reprise directement dans le budget.

Eu égard à l'ampleur et à la qualité des informations fournies ainsi que des réponses données, votre rapporteur a tenu, au nom de la Commission, à féliciter le Ministre personnellement d'avoir fait de réels efforts pour mettre à la disposition de la Commission une documentation si abondante.

Le Ministre et les Secrétaires d'Etat au Logement et à l'Aménagement du territoire ne se sont d'ailleurs pas bornés à fournir certaines informations. Ils ont également permis une discussion assez franche au sujet des options, souvent encore vagues, qui doivent être prises dans les semaines et les mois à venir.

Pour la rédaction du présent rapport qui, comme c'est souvent le cas, a dû être établi en un laps de temps très limité, votre rapporteur a pu compter sur la bienveillante collaboration aussi bien des services législatifs de la Chambre que de l'administration du département des Travaux publics et du Cabinet du Ministre.

Il tient à les en remercier vivement.

DEEL I.

ALGEMENE POLITIEK.

HOOFDSTUK I.

De begroting.

A. — Uiteenzetting van de Minister.

De Minister herinnert eraan, dat aan de eigenlijke bespreking van de begroting, reeds verscheidene inleidende vergaderingen zijn voorafgegaan. Hij verwijst hierbij naar de uiteenzetting die werd gegeven over de politiek voor economisch herstel zoals deze door de Regering wordt gepland alsmede naar de toelichting, die werd verstrekt omtrent het huisvestingsbeleid, het havenbeleid; het wegen- en autowegenbeleid en het beleid inzake ruimtelijke ordening.

M.b.t. de vragen van budgettaire aard is de Minister er zich wel terdege van bewust, dat het voor de parlementsleden niet zo eenvoudig is, de juiste weg te vinden in de begrotingsdocumenten. Het is inderdaad niet gemakkelijk om zich aan de hand van cijfers een juist idee te vormen van de politieke opties. De eigenlijke begrotingstechniek, de voorstellingswijze, de verhoudingen tussen buitengewone en gewone begroting, zijn trouwens niet van die aard dat ze op een eenvoudige wijze kunnen weergegeven worden. Teneinde echter een degelijk overzicht van deze materie te hebben op financieel gebied, heeft de Minister een tabel doen opmaken, waarin de onderscheidene rubrieken met aangepaste cijfers zijn opgenomen.

Het eerste gedeelte van deze tabel, geeft de investeringsuitgaven weer zoals deze oorspronkelijk in het programma werden gepland in 1971. Men vindt er ook de cijfers terug zoals zij thans voor 1972 worden voorgelegd. Deze uitgaven slaan zowel op de budgettaire als op de extra-budgettaire sector. Bovendien wordt aan deze tabel de functionele hergroepering toegevoegd van de onderscheiden investeringsuitgaven. In deze tabel komt een analytisch overzicht voor der investeringsuitgaven.

Dit analytisch overzicht slaat onderscheidenlijk op de ruimtelijke ordening, de economische expansie en de reconversie, de wijken voor sociale woningen, de rijkswegen, de havens en kanalen, het voorkomen van overstromingen, de gebouwen, de werken uit te voeren door ondergeschikte openbare besturen of daarmee gelijkgestelden, de werken uit te voeren in Wallonië te verdelen bij koninklijk besluit, de diverse uitgaven en tenslotte de totale gewone uitgaven.

Door de Minister wordt vervolgens gewezen op enkele problemen die verband houden met de gewone begroting. Zo is er o.m. de belangrijke rubrieken van het onderhoud en de personeelsuitgaven die ongeveer 32 % van de gewone begroting opslorpen. Hij wijst ook op de enorme financiële last van de toelagen voor werken van de ondergeschikte besturen, die voor de toekomst van naderbij zullen moeten bekeken worden. M.b.t. het Wegenfonds, wijst hij op de verschuiving in de opdracht die het Wegenfonds zal dienen te vervullen in de toekomst. Terwijl het Fonds in het verleden vooral instond voor het bouwen van nieuwe rijkswegen en autosnelwegen, zal het in de toekomst ook in het onderhoud van deze en andere wegen dienen te voorzien.

PREMIERE PARTIE.

POLITIQUE GENERALE.

CHAPITRE I.

Le budget.

A. — Exposé du Ministre.

Le Ministre rappelle que la discussion proprement dite du budget a été précédée de plusieurs réunions introductives. Il se réfère notamment à l'exposé qui a été donné de la politique de relance économique telle que celle-ci est envisagée par le Gouvernement, ainsi qu'à l'exposé qui été donné de la politique du logement, de la politique portuaire, de la politique en matière de routes et d'autoroutes et de la politique dans le domaine de l'aménagement du territoire.

En ce qui concerne les problèmes budgétaires, le Ministre se rend bien compte qu'il n'est pas si simple pour les membres du Parlement de se retrouver dans les documents budgétaires. En effet, il n'est guère aisé de discerner les options politiques dans les chiffres. La technique budgétaire spécifique, les modalités de forme, les rapports entre le budget extraordinaire et le budget ordinaire ne se prêtent d'ailleurs pas à une présentation simple. Cependant, en vue de donner de cette matière un bon aperçu sur le plan financier, le Ministre a fait établir un tableau où figurent les diverses rubriques avec des chiffres ajustés.

La première partie de ce tableau concerne les dépenses d'investissements telles qu'elles étaient initialement prévues dans le programme de 1971. On y retrouve également les chiffres qui sont proposés pour 1972. Ces dépenses concernent aussi bien le secteur budgétaire que le secteur extra-budgétaire. D'autre part, ce tableau est complété par le regroupement fonctionnel des diverses dépenses d'investissement, et il fournit aussi un aperçu analytique de ces dernières.

Cet aperçu analytique concerne respectivement l'aménagement du territoire, l'expansion économique et la reconversion, les quartiers réservés aux habitations sociales, les routes de l'Etat, les ports et canaux, la prévention des inondations, les bâtiments, les travaux à exécuter par les pouvoirs publics subordonnés ou y assimilés, les travaux à exécuter en Wallonie, à répartir par arrêté royal, les dépenses diverses et, enfin, le total des dépenses ordinaires.

Le Ministre évoque ensuite quelques problèmes ressortissant au budget ordinaire, notamment les rubriques importantes de l'entretien et des dépenses de personnel, qui représentent environ 32 % du budget ordinaire. Il rappelle également la charge financière énorme que constituent les subventions accordées pour les travaux des administrations subordonnées, problème qu'il faudra examiner de près à l'avenir. En ce qui concerne le Fonds des Routes, il souligne l'évolution qui s'opère dans la mission que le Fonds des Routes devra remplir à l'avenir. Alors qu'antérieurement ce Fonds était surtout chargé de construire de nouvelles routes de l'Etat et de nouvelles autoroutes, il devra à l'avenir s'occuper aussi de l'entretien de ces routes. Cela suppose évi-

Zulks vergt vanzelfsprekend een aanpassing van het statuut. Indien men aldus aan het Wegenfonds een nieuwe opdracht geeft dan zal men ook de bevoegdheid en de structuur ervan moeten aanpassen. Dit veronderstelt een bijzondere begroting voor het Wegenfonds zelf, de inbreng van sommige andere inkomsten om de nieuwe uitgaven te dekken, (hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan bepaalde vormen van verkeersbelasting), die op deze begroting zullen voorkomen.

Terloopst verwijst de Minister hierbij naar de toestand in Nederland en Frankrijk.

In verband met de begroting, wordt vervolgens door de Minister toelichting verstrekt over de budgettaire weerslag van de politiek die door de Regering gevolgd wordt in de sector van de volgende organismen of parastatalen :

- het Wegenfonds;
- de Intercommunale E3;
- de Intercommunale E5;
- de Intercommunale E39;
- de Intercommunale E9-E40;
- de Intercommunale vereniging voor de autosnelwegen van de Brusselse periferie;
- de Intercommunale vereniging voor de autosnelwegen voor de periferie van Charleroi;
- de intercommunale vereniging voor de autosnelwegen van West-Vlaanderen;
- de dienst der Scheepvaart;
- de N. V. Zeekanaal- en haveninrichtingen van Brussel.

De hiernavolgende tabellen geven een samenvatting van al de geciteerde cijfers.

denment l'adaptation de son statut. Si l'on confie au Fonds des Routes une mission nouvelle, il faudra également adapter ses attributions et sa structure, ce qui implique un budget spécial pour le Fonds des Routes, l'apport de certaines autres ressources pour couvrir les dépenses nouvelles (on pense notamment à certaines formes de taxes de circulation) qui figureront à ce budget.

Le Ministre évoque en passant la situation qui existe aux Pays-Bas et en France.

En ce qui concerne le budget, le Ministre commente ensuite l'incidence budgétaire de la politique menée par le Gouvernement dans le secteur des institutions ou organismes parastataux suivants :

- le Fonds des Routes;
- l'Intercommunale E3;
- l'Intercommunale E5;
- l'Intercommunale E39;
- l'Intercommunale E9-E40;
- l'association intercommunale pour les autoroutes de la périphérie de Bruxelles;
- l'association intercommunale pour les autoroutes de la périphérie de Charleroi;
- l'association intercommunale pour les autoroutes de Flandre occidentale;
- l'Office de la Navigation;
- la S. A. Canal et installations maritimes de Bruxelles.

Le tableau ci-après donne un résumé de tous les chiffres cités.

I. Investeringsuitgaven.

A) *Vergelijking van het Investeringsprogramma 1971-1972*

(door het Parlement gestemde — 1971 — of te stemmen — 1972 — kredieten).

I. Dépenses d'investissements.

A) *Comparaison du programme d'investissements 1971-1972*

(crédits votés — 1971 — ou à voter — 1972 — par le Parlement).

	1972	1971 Oorspronkelijk programma — 1971 Programme initial	
I. Budgettaire sector.			I. Secteur budgétaire.
1) Departement	18 728 000 (1)	19 481 000	1) Département.
2) Fondsen			2) Fonds.
a) Rijkscholen	2 833 305	2 511 750	a) Ecoles de l'Etat.
b) Provinciale en Gemeentelijke scholen	999 990	886 500	b) Ecoles provinciales et communales.
c) Economische expansie	1 520 000	791 000	c) Expansion économique.
3) Wegenfonds	11 900 000	14 505 000	3) Fonds des Routes.
4) Regie der Gebouwen	3 993 000 (3)		4) Régie des Bâtiments.
	39 974 295	38 175 250	
II. Extra-budgettaire sector.			II. Secteur extra-budgétaire.
1) Financiering Gemeentekrediet van België	2 085 000	2 735 000	1) Financement Crédit communal de Belgique.
2) E3	3 200 000	2 940 000	2) E3.
3) E5	3 200 000	4 340 000	3) E5.
4) E39	1 000 000	1 875 000	4) E39.
5) E9-E40	3 200 000	3 587 000	5) E9-E40.
6) Albertkanaal	2 250 000	2 576 000	6) Canal Albert.
7) Kanaal Brussel-Rupel	500 000	770 000	7) Canal Bruxelles-Rupel.
8) Intercommunale Brussel	1 775 000	—	8) Intercommunale Bruxelles.
9) Intercommunale Charleroi	1 500 000	—	9) Intercommunale Charleroi.
10) Intercommunale West-Vlaanderen	1 225 000	—	10) Intercommunale Flandre occidentale.
	19 935 000	18 823 000	
Vrijgegeven programma aan 100 %	59 909 295 (4)	56 998 250 (2)	Programme libéré à 100 %
Werkelijk uitgevoerd	—	—	Réalisé effectivement

(1) *Totaal der vastleggingskredieten voorzien op de buitengewone begroting die als volgt is onderverdeeld :*

Sectie I. — Eigenlijk Ministerie van Openbare Werken.

Hoofdstuk I. — Buitengewone uitgaven voor goederen en diensten.

Par. 1. — Aankoop van niet-duurzame goederen en diensten

41 400

Par. 2. Herstel en onderhoud van wegen, kanalen, enz. ...

1 565 755

1 607 155

Hoofdstuk II. — Buitengewone inkomensoverdrachten

55 000

Hoofdstuk III. — Vermogensoverdrachten

2 893 045

Hoofdstuk IV. — Directe investeringen (civiele)

14 122 800

Hoofdstuk V. — Kredietverleningen en deelnemingen

—

Hoofdstuk VI. — Diversen

50 000

18 728 000

(1) *Total des crédits d'engagement prévus au budget extraordinaire qui est subdivisé comme suit :*

Section I — Ministère des Travaux publics proprement dit.

Chapitre I. — Dépenses extraordinaires en biens et services.

Par. 1. Achats de biens non durables et de services ...

41 400 1 607 155

Par. 2. Réparation et entretien de routes, canaux, etc

1 565 755

1 607 155

Chapitre II. — Transferts de revenus extraordinaires

55 000

Chapitre III. — Transferts de capitaux

2 893 045

Chapitre IV. — Investissements directs (civils)

14 122 800

Chapitre V. — Octrois de crédits et participations

—

Chapitre VI. — Divers

50 000

18 728 000

(2) Het basisprogramma (vrijgegeven schijf) werd vastgesteld op 46 881 miljoen (80 % van het programma, behalve een bedrag van 2 225 miljoen dat integraal werd vrijgegeven).

(3) Inbegrepen 93 miljoen annuïteit City Building.

(4) Inbegrepen het conjunctureel programma van 6 940 miljoen.

(2) Le programme de base (tranche libérée) a été fixé à 46 881 millions de F (80 % du programme, excepté un montant de 2 225 millions qui a été libéré intégralement).

(3) Y compris 93 millions de F annuïteit City Building.

(4) Y compris le programme conjoncturel de 6 940 millions de F.

B) *Functionele bergroepering der investeringsuitgaven.*

(In duizendtallen F.)

	Mogelijke verbintenissen
1. Ruimtelijke ordening, natuurschoon monumentenzorg	327 600
2. Economische expansie en reconversie (industriezones en hun toegangswegen)	1 520 000
3. Wijken voor sociale woningen (Wet Brunfaut)	2 300 000
4. Rijkswegen en autosnelwegen	29 216 000
5. Havens, kanalen, bevaarbare waterlopen	14 034 000
6. Voorkomen van overstromingen	410 000
7. Staatsgebouwen (scholen inbegrepen)	7 586 305
8. Werken uit te voeren door ondergeschikte openbare besturen of gelijkgestelde	3 234 990
9. Werken in Wallonië te verdelen bij koninklijk besluit	1 000 000
10. Diverse uitgaven	280 400
Algemeen totaal	59 909 295

N.B.: Het Fonds voor de Huisvesting werd vooralsnog niet in de tabel opgenomen.

C. *Analytisch overzicht der investeringsuitgaven.*1. *Ruimtelijke ordening, natuurschoon, monumentenzorg.*

(In duizendtallen F.)

B) *Regroupement fonctionnel des dépenses d'investissement.*

(en milliers de F.)

	Engagements possibles
1. Aménagement du territoire, monuments et sites ...	327 600
2. Expansion économique et reconversion (zones industrielles et leurs voies d'accès)	1 520 000
3. Quartiers d'habitations sociales (loi Brunfaut)	2 300 000
4. Routes de l'Etat et autoroutes	29 216 000
5. Ports, canaux, voies navigables	14 034 000
6. Prévention d'inondations	410 000
7. Bâtiments de l'Etat (écoles comprises)	7 586 305
8. Travaux à exécuter par les pouvoirs subordonnés ou assimilés	3 234 990
9. Travaux en Wallonie à ventiler par arrêté royal ...	1 000 000
10. Dépenses diverses	280 400
Total général	59 909 295

Remarque: Le Fonds du Logement n'a pas encore été repris dans le tableau.

C) *Aperçu analytique des dépenses d'investissement.*1. *Aménagement du territoire, monuments et sites.*

(En milliers de F.)

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteiten Objets des activités	Mogelijke verbintenissen Engagements possibles
B. B. S. 1 art. 12.02. — B. E. S. 1 art. 12.02.	Studies, publikaties, plannen voor streekontwikkeling. — Etudes, publications, plans régionaux de développement.	38 000
B. B. S. 1 art. 63.09 en 63.17. — B. E. S. 1 art. 63.09 et 63.17.	Plannen van aanleg (ondergeschikte besturen). — Plans d'aménagement (pouvoirs subordonnés).	17 000
B. B. S. 1 art. 71.08 — B. E. S. 1 art. 71.08.	Onteigeningen in het kader van de Ruimtelijk Ordening. — Expropriation dans le cadre de l'aménagement du territoire.	8 500
B. B. S. 1 art. 51.03 en 73.06 ex. — B. E. S. 1 art. 51.03 et 73.06 Ex.	Opruiming van bunkers. — Enlèvement des bunkers.	16 545
B. B. S. 1 art. 14.01. — B. E. S. 1 art. 14.01.	Aanleg en verbetering van parken en plantsoenen. — Aménagement et amélioration de parcs et squares.	35 755
B. B. S. 1 art. 51.02, 63.10, 63.12, 63.13, 71.09 en 73.11. — B. E. S. 1 art. 51.02, 63.10, 63.12, 63.13, 71.09, et 73.11.	Beplantingen en aanleg of behoud van groene ruimten. — Plantations, aménagement ou conservation d'espaces verts.	160 800
B. B. S. 1 art. 43.01. — B. E. S. 1 art. 43.01.	Restauratie van geklasseerde monumenten en gebouwen. — Restauration de monuments et d'édifices classés.	51 000
Totaal. — Total.		327 600

2. *Economische expansie en reconversie.*
(In duizendtallen F.)

2. *Expansion économique et reconversion.*
(En milliers de F.)

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteiten Objet des activités	Mogelijke verbintenissen Engagements possibles
B. B. S. 1 art. 61.03. — B. E. S. 1 art. 61.03.	Industrieterreinen en toegangswegen; gezondmaking van steenkolenvestigingen. — Terrains industriels et voies d'accès; assainissement de sites charbonniers.	1 520 000
		1 520 000

3. *Wijken voor Sociale woningen.*
(In duizendtallen F.)

3. *Quartiers d'habitations sociales.*
(En milliers de F.)

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteiten Objet des activités	Mogelijke verbintenissen Engagements possibles
B. B. S. 1 art. 73.10. — B. E. S. 1 art. 73.10.	Infrastructuur. — Infrastructure.	2 300 000
	Totaal. — Total.	2 300 000

4. *Rijkswegen.*
(In duizendtallen F.)

4. *Routes de l'Etat.*
(En milliers de F.)

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteiten Objet des activités	Mogelijke verbintenissen Engagements possibles
Wegenfonds art. 533.01/ex. — Fonds des routes art. 533.01/ex.	Gewone rijkswegen. — Routes ordinaires de l'Etat.	3 635 000
Wegenfonds art. 533.01/ex. — Fonds des routes art. 533.01/ex.	Autosnelweg E41 (Autosnelweg van Wallonië). — Autoroute E41 (Autoroute de Wallonie).	3 200 000
Idem.	Autosnelweg E39 (Antwerpen-Luik). — Autoroute E39 (Anvers-Liège).	20 000
Idem.	Autosnelweg E10 (Brussel-Mons-Franse grens). — Autoroute E10 (Bruxelles-Mons-frontière française).	425 000
Idem.	Autosnelweg A12 (Antwerpen-Nederlandse grens). — Autoroute E12 (Anvers-frontière néerlandaise).	200 000
Idem.	Expresse-wegen. — Routes express.	640 000
Idem.	Autosnelweg A54 (Nivelles-Gosselies). — Autoroute A54 (Nivelles-Gosselies).	230 000
Idem.	Autosnelweg E10 (Brussel-Antwerpen-Nederlandse grens. — Autoroute E10 (Bruxelles-Anvers-frontière néerlandaise).	1 450 000
Idem.	Autosnelweg A12 (Brussel-Boom-Antwerpen). — Autoroute A12 (Bruxelles-Boom-Anvers).	400 000
Idem.	Autosnelweg E5 (Brussel-Oostende). — Autoroute E5 (Bruxelles-Oostende).	1 700 000
Intercom. E5. — Intercom. E5.	Autosnelweg E5 (Brussel-Luik). — Autoroute E5 (Bruxelles-Liège).	3 200 000
Intercom. E9 - E40. — Intercom. E9 - E40.	Autosnelweg E40 (Waver-Aarlen). — Autoroute E40 (Wavre-Arlon).	1 000 000
Idem.	Autosnelweg E9 (Luik-Aarlen). — Autoroute E9 (Liège-Arlon).	2 200 000
Intercom. E39. — Intercom. E39.	Autosnelweg E30 (Lummen-Nederlandse grens). — Autoroute E39 (Lummen-frontière néerlandaise).	1 000 000
Intercom. E3. — Intercom. E3.	Autosnelweg E3 (Franse grens-Gent-Nederlandse grens). — Autoroute E3 (frontière française-Gand-frontière néerlandaise).	3 200 000
B. B. S. 1 art. 14.02. — B. E. S. 1 art. 14.02.	Buitengewoon onderhoud. — Entretien extraordinaire.	1 115 000

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteiten Objet des activités	Mogelijke verbintenissen Engagements possibles
B. B. S. 1 art. 73.01. — B. E. S. 1 art. 73.01.	Beplantingen. — Plantations.	31 000
B. B. S. 1 art. 73.02. — B. E. S. 1 art. 73.02.	Herstel van schade wegens oorlogsfeiten. — Réparation de dommages causés par la guerre.	310 000
B. B. S. 1 art. 73.12 en 73.18ex. — B. E. S. 1 art. 73.12 et 73.18ex.	Toeristische uitrusting. — Equipement touristique.	280 000
B. B. S. 1 art. 73.14. — B. E. S. 1 art. 73.14.	Fietspaden. — Pistes cyclables.	50 000
B. B. S. 1 art. 73.17ex. — B. E. S. 1 art. 17.17.	Elektrische en elektromechanische installatie op de gewone rijks- wegen. — Installations électriques et électromécaniques sur les routes ordinaires de l'Etat.	430 000
Intercommunale Charleroi. — Inter- com. Charleroi.	Autosnelweg periferie. — Autoroute périphérie.	1 500 000
Intercommunale West-Vlaanderen. — Intercom. Flandre occid.	Autosnelweg A11 (Snaaskerke-Nieuwpoort). — Autoroute A11 (Snaaskerke-Nieuport).	405 000
	Autosnelweg A71. — Autoroute A71.	820 000
Intercommunale Brussel. — Intercom. Bruxelles.	Autosnelweg periferie. — Autoroute périphérie.	1 775 000
Totaal. — Total.		29 216 000

S. Havens, kanalen, bevaarbare waterlopen.
(In duizendtallen F.)

S. Ports, canaux, voies navigables.
(En milliers de F.)

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteiten Objet des activités	Mogelijke verbintenissen Engagements possibles
Dienst Scheepvaart. — Office de la Navigation.	Albertkanaal. — Canal Albert.	2 250 000
N. V. Zeekanaal. — S. A. du Canal.	Kanaal Brussel-Rupel. — Canal Bruxelles-Rupel.	500 000
B. B. S. 1 art. 73.03/ex. B. E. S. 1 art. 73.03ex.	Waterlopen. — Cours d'eau.	1 904 000
B. B. S. 1 art. 53.01. — B. E. S. 1 art. 53.01.	Kanaal Gent-Terneuzen, Zeeschelde Schelde-Rijn-verbinding (Belg. Ned. overeenk.). — Canal Gand-Terneuzen, Escaut maritime, liaison Escaut-Rhin (Traité belgo-néerlandais).	1 270 000
B. B. S. 1 art. 73.05. — B. E. S. 1 art. 73.05.	Stuwdammen en toevoerleidingen. — Barrages-réservoirs et adduc- tions.	2 230 000
B. B. S. 1 art. 73.04 en 73.07. — B. E. S. 1 art. 73.04 et 73.07.	Kust, zeehavens en hun toegangswegen, autonome haven van Luik. — Côte, ports maritimes et leurs voies d'accès, port autonome de Liège.	4 005 000
B. B. S. 1 art. 63.14. — B. E. S. 1 art. 63.14.	Havens van lagere openbare besturen. — Ports appartenant aux administrations publiques subordonnées.	521 000
B. B. S. 1 art. 73.16. — B. E. S. 1 art. 73.16.	Yachthavens aan de kust. — Ports pour le yachting à la côte.	35 000
B. B. S. 1 art. 71.05. — B. E. S. 1 art. 71.05.	Ontheffingen. — Expropriations.	650 000
B. B. S. 1 art. 63.16, 73.06ex. — B. E. S. 1 art. 63.16, 73.06ex.	Herstellingen van schade wegens oorlogsfeiten. — Réparation de dommages causés par la guerre.	74 000
B. B. S. 1 art. 73.15. — B. E. S. 1 art. 73.15.	Elektrische en elektromechanische inrichtingen installatie voor infor- matie- en automatisatieproblemen. — Installations électriques et électromécaniques, installations nécessaires pour la solution des problèmes d'information et d'automation.	180 000
B. B. S. 1 art. 14.03. — B. E. S. 1 art. 14.03.	Buitengewoon onderhoud. — Entretien extraordinaire.	375 000
B. B. S. 1 art. 14.04. — B. E. S. 1 art. 14.04.	Buitengewoon onderhoud elektrische en elektromechanische inrich- tingen. — Entretien extraordinaire des installations électriques et électromécaniques.	40 000
Totaal. — Total.		14 034 000

6. *Voorkomen van overstromingen.*
(In duizendtallen F.)

6. *Préventions d'inondations.*
(En milliers de F.)

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteiten Objet des activités	Mogelijke verbintenissen Engagements possibles
B. B. S. 1 art. 63.04/ex. — B. E. S. 1 art. 63.04/ex.	Bemaling in de mijngebieden. — Démergement dans les régions minières.	150 000
B. B. S. 1 art. 73.03/ex. — B. E. S. 1 art. 73.03/ex.	Waterafvoer en andere bemalingswerken. — Evacuation d'eau et autres travaux de démergement.	260 000
	Totaal. — Total.	410 000

7. *Gebouwen.*
(In duizendtallen F.)

7. *Bâtiments.*
(En milliers de F.)

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteiten Objet des activités	Mogelijke verbintenissen Engagements possibles
B. B. S. 1 art. 51.01, 64.01. — B. E. S. 1 art. 51.01, 64.01.	Herstel van oorlogsschade aan private gebouwen van openbaar nut. — Réparation des dommages de guerre aux bâtiments privés d'utilité publique.	47 000
B. B. S. 1 art. 61.01. — B. E. S. 1 art. 61.01.	Rijksscholen. — Ecoles de l'Etat.	2 833 305
B. B. S. 1 art. 72.04. — B. B. S. 1 art. 72.04.	Europese scholen. — Ecoles européennes.	143 000
B. B. S. 1 art. 72.03. — B. E. S. 1 art. 72.03.	Wijk Europese gemeenschappen. — Cité des Communautés européennes.	203 000
B. B. S. 1 art. 63.01, 63.02,3. — B. E. S. 1 art. 63.01, 63.02,3.	Gebouwen, toelagen. — Bâtiments, subsides.	348 000
Regie Gebouwen art. 550.01. — Régie Bâtiments art. 550.01.	Aankopen Europese scholen. — Acquisition écoles européennes.	548 220
Regie Gebouwen art. 550.01. — Régie Bâtiments art. 550.01.	Postgebouwen. — Postes.	291 000
B. B. S. 1 art. 71.02. — B. E. S. 1 art. 71.02.	Aankopen Europese scholen. — Acquisition écoles européennes.	19 000
Regie Gebouwen art. 550.01. — Régie Bâtiments art. 550.01.	Bouwen en moderniseren van Rijksgebouwen. — Bâtiments de l'Etat, construction et modernisation.	3 153 780
	Totaal. — Total.	7 586 305

8. *Werken uit te voeren door ondergeschikte openbare besturen of gelijkgestelde.*
(In duizendtallen F.)

8. *Travaux à exécuter par les pouvoirs subordonnés ou assimilés.*
(En milliers de F.)

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteiten Objet des activités	Mogelijke verbintenissen Engagements possibles
B. B. S. 1 art. 63.07. — B. E. S. 1 art. 63.07.	Herstel van schade wegens oorlogsfeiten. — Réparation de dommages causés par la guerre.	54 000
B. B. S. 1 art. 63.08. — B. E. S. 1 art. 63.08.	Werken vallend onder toepassing van het Regentsbesluit dd. 2 juli 1949 (niet gefinancierd door het Gemeentekrediet). — Travaux tombant sous l'application de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 (non financés par le Crédit communal).	26 000
Begrotingswet art. 7. — Loi budgétaire art. 7.	Werken vallend onder toepassing van het Regentsbesluit dd. 2 juli 1949 (gefinancierd door het Gemeentekrediet). — Travaux tombant sous l'application de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 (financés par le Crédit communal).	2 085 000

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteiten Objet des activités	Mogelijke verbintenissen Engagements possibles
B. B. S. 1 art. 61.02. — B. E. S. 1 art. 61.02.	Provinciale en gemeentelijke scholen. — Ecoles provinciales et communales.	999 990
B. B. S. 1 art. 63.19. — B. E. S. 1 art. 63.19.	Toelagen stad Antwerpen. Entrepotcomplex. — Subventions ville d'Anvers — complexe d'entrepôt.	70 000
Totaal. — Total.		3 234 990

9. Werken uit te voeren in Wallonië en te verdelen
bij koninklijk besluit.
(In duizendtallen F.)

9. Travaux à exécuter en Wallonie et à ventiler
par arrêté royal.
(En milliers de F.)

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteiten Objet des activités	Mogelijke verbintenissen Engagements possibles
B. B. S. 1 art. 73.18. — B. E. S. 1 art. 73.18.	Werken in Wallonië. — Travaux en Wallonie.	1 000 000
Totaal. — Total.		1 000 000

10. Diverse uitgaven.
(In duizendtallen F.)

10. Dépenses diverses.
(En milliers de F.)

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteiten Objet des activités	Mogelijke verbintenissen Engagements possibles
B. B. S. 1 art. 01.03. — B. E. S. 1 art. 01.03.	Bijzondere productiviteitstoelage. — Allocation spéciale de productivité.	50 000
B. B. S. 1 art. 12.01. — B. E. S. 1 art. 12.01.	Wetenschappelijk- en propagandaschriften. — Documents scientifiques et de propagande.	3 400
B. B. S. 1 art. 63.15. — B. E. S. 1 art. 63.15.	Verplaatsing gas- en elektriciteitsinstallaties. — Déplacement installations gaz et électricité.	223 000
B. B. S. 1 art. 32.02. — B. E. S. 1 art. 32.02.	Grondmechanische kaarten. — Cartes géotechniques.	4 000
Totaal. — Total.		280 400

II. Gewone uitgaven.

II. Dépenses ordinaires.

	In duizen- tallen F	(percentages)	
	En milliers de F	(pourcentages)	
1) Onderhoud rijkswegen.	1 170 620	34,6	1) Entretien routes de l'Etat.
2) Onderhoud waterwegen.	974 900		2) Entretien voies hydrauliques.
3) Onderhoud gebouwen.	250 000		3) Entretien bâtiments.
4) Financiële lasten gesubsidieerde werken.	1 655 672	24	4) Charges financières travaux subsidiés.
5) Personeelsuitgaven.	2 211 388	32	5) Dépenses de personnel.
6) Werkingskosten.	523 182	7,6	6) Dépenses de fonctionnement.
7) Verscheidene.	125 238	1,8	7) Divers.
Algemeen totaal der gewone uitgaven (gewone begroting)	6 911 000	100	Total général des dépenses ordinaires (budget ordinaire).

B. — *Bespreking.*

Een lid wijst erop dat de bevolkingsdichtheid vrij groot is in 2/3^e van ons grondgebied. Het resterend gedeelte wordt bewoond door amper 7 % van de bevolking.

Dit is een statistisch feit waarmee rekening dient gehouden te worden. Men kan zich evenwel afvragen in welke mate de Regering zulks zal doen bij de uitvoering van de maatregelen die zij zinnens is te nemen.

Hierop inhakend vroeg een lid uitleg over de verdeling per provincie van het investeringsprogramma voor 1972, zowel voor de budgettaire als voor de gedebudgetteerde sector.

1. Wat betreft de investeringen voor 1972 verstrekt de Minister de hiernavolgende inlichtingen:

Wat betreft het Fonds voor economische expansie, ziet de toestand voor 1971 en 1972, per provincie, er als volgt uit.

Voor 1971 (in miljoenen F) :

Antwerpen	153,5
Brussel	—
Vlaams-Brabant	43
Waals-Brabant	100,6
Henegouwen	645,3
Luik	97,6
Limburg	227,8
Luxemburg	98,7
Namen	110,4
Oost-Vlaanderen	471,7
West-Vlaanderen	161,1
Diverse	12,5
Totaal	2 122,5

Er zij evenwel opgemerkt dat de provincies Henegouwen, Limburg en Luik ook nog beschikken over speciale programma's die gefinancierd worden door E. G. K. S.-leningen welke door de Staat worden terugbetaald.

Voor 1972 is deze toestand per provincie op datum van 31 mei 1972 de volgende (in miljoenen F) :

Antwerpen	191
Brussel	—
Vlaams-Brabant	30,9
Waals-Brabant	84,7
Henegouwen	140,8
Luik	113,1
Limburg	136
Luxemburg	41,3
Namen	53,3
Oost-Vlaanderen	143,9
West-Vlaanderen	96,6
Diverse	2,2
Totaal	1 034,5

Het verdere verloop van de vastleggingen in 1972 hangt af van de beslissingen van het Ministerieel Comité

B. — *Discussion.*

Un membre a attiré l'attention sur le fait que deux tiers de notre territoire ont une assez forte densité de population. Le tiers restant n'est habité que par 7 % de la population.

C'est là un fait statistique dont il y a lieu de tenir compte. Il convient néanmoins de se demander dans quelle mesure le Gouvernement le fera lors de l'exécution des mesures qu'il compte prendre.

Dans le même ordre d'idées, un membre s'est enquis de la répartition par province du programme d'investissements pour 1972, tant pour le secteur budgétaire que pour le secteur débudgétisé ?

1. En ce qui concerne les investissements prévus pour 1972, le Ministre a fourni les renseignements suivants :

Pour ce qui est du Fonds d'Expansion économique, la situation, par province, se présente comme suit pour 1971 et 1972.

Pour 1971 (en millions de F) :

Anvers	153,5
Bruxelles	—
Brabant flamand	43
Brabant wallon	100,6
Hainaut	645,3
Liège	97,6
Limbourg	227,8
Luxembourg	98,7
Namur	110,4
Flandre orientale	471,7
Flandre occidentale	161,1
Divers	12,5
Total	2 122,5

Il y a cependant lieu d'attirer l'attention sur le fait qu'il existe, pour les provinces de Hainaut, de Limbourg et de Liège, des programmes spéciaux qui sont financés par des prêts de la C. E. C. A., lesquels sont remboursés par l'Etat.

Pour 1972, cette situation par province se présente comme suit au 31 mai 1972 (en millions de F) :

Anvers	191
Bruxelles	—
Brabant flamand	30,9
Brabant wallon	84,7
Hainaut	140,8
Liège	113,1
Limbourg	136
Luxembourg	41,3
Namur	53,3
Flandre orientale	143,9
Flandre occidentale	96,6
Divers	2,2
Total	1 034,5

L'évolution ultérieure des engagements en 1972 dépend des décisions du Comité ministériel de Coordination

voor Economische en Sociale Coördinatie, en van de indiening van de aanbestedingsdossiers door de betrokken regionale instanties.

Een lid vraagt zich af of de Minister, bij de indiening van de begroting van Openbare Werken terzelfdertijd een nieuw vijfjarenplan zal voorleggen. Indien zulks niet het geval is, moet in elk geval het reeds vroegere aangekondigde vijfjarenplan worden aangepast. Volgens het lid, zou de Minister beloofd hebben in 1970.

De Minister wijst er op dat hijzelf destijds het initiatief heeft genomen om op een geprogrammeerde wijze met vijfjarige cycli te werken.

Deze methode zal worden voortgezet en de volgende programmatie wordt voorbereid. De commissie zal te geleentijd de kans krijgen om hierover van gedachten te wisselen.

2. Voor alle overige vastleggingskredieten is de toestand de volgende :

économique et sociale et de l'introduction des dossiers d'adjudication par les instances régionales intéressées.

Un membre s'est demandé si le Ministre proposerait un plan quinquennal nouveau à l'occasion du dépôt du budget des Travaux publics. S'il n'y a pas de plan quinquennal nouveau, il conviendrait en tout cas d'adopter le plan quinquennal qui avait été annoncé auparavant. Selon le membre, le Ministre l'aurait promis en 1970.

Le Ministre a attiré l'attention sur le fait qu'à l'époque, il a pris lui-même l'initiative de mener une action programmée s'étendant sur une période de 5 ans.

Cette méthode ne sera pas abandonnée et la prochaine programmation est en cours d'élaboration. La Commission pourra, en temps opportun, procéder à un échange de vues à ce sujet.

2. Pour tous les autres crédits d'engagement, la situation est la suivante :

Investeringsprogramma (globaal)	1971		1972		Programme d'investissements (global)
	Basis- programma (aangepast) — Programme de base (adapté)	Totaal programma — Programme total	Oorspronkel. programma — Programme initial	Conjunc- tureel programma — Programme conjoncturel	
A. Budgettaire sector ...					A. Secteur budgétaire.
1. Departement ...					1. Département.
Wegen ...	1 734	1 786	1 311	475	Routes.
Waterwegen ...	8 792	12 550	11 715	835	Voies hydrauliques.
Gebouwen ...	2 731	365	309	56	Bâtiments.
Stedebouw ...	2 401	3 100	1 970	1 130	Urbanisme.
B. E. E. ...	375	650	196	454	A. E. E.
Diverse ...	83	277	277	50	Divers.
	16 116	18 728	15 728	3 000	
2. Wegenfonds ...	11 604	11 900	11 900	—	2. Fonds des Routes.
3. Regie ...					3. Régie :
Gebouwen ...	—	3 700	2 993	707	Bâtiments.
B. E. E. ...	—	200	200	—	A. E. E.
		3 900	3 193	707	
Totaal A ...	27 720	34 528	30 821	3 707	Total A.
B. Gedebudgetiseerde sector ...					B. Secteur débudgétisé.
1. Gemeentekrediet ...	2 188	2 085	2 085	—	1. Crédit communal.
2. Interc. E3 ...	2 352	3 200	3 200	—	2. Interc. E3.
3. Interc. E5 ...	3 472	3 200	2 615	585	3. Interc. E5.
4. Interc. E39 ...	1 500	1 000	665	335	4. Interc. E39.
5. Interc. E9-E40 ...	2 869	3 200	2 860	340	5. Interc. E9-E40.
6. Albertkanaal ...	2 061	2 250	1 750	500	6. Canal Albert.
7. Brussel-Rupel ...	616	500	402	98	7. Bruxelles-Rupel.
8. Interc. Brussel ...	—	1 775	1 375	400	8. Interc. Bruxelles.
9. Interc. Charleroi ...	—	1 500	970	530	9. Interc. Charleroi.
10. Interc. West-Vlaanderen ...	—	1 225	780	445	10. Interc. Flandre occidentale.
	15 058	19 935	16 702	3 233	
Totaal B ...	15 058	19 935	16 702	3 233	Total B.
Algemeen totaal ...	42 778	54 463	47 523	6 940	Total général.

Investeringsen 1972.

(Per provincie.)

Investissements 1972.

(Par province.)

	Programma Programme	Antwerpen Anvers	Brabant Brabant	West Vlaanderen Flandre occidentale	Oost Vlaanderen Flandre orientale	Henegouwen Hainaut	Luik Liège	Limburg Limbourg	Luxemburg Luxembourg	Namen Namur	Diverse Divers
A. Budgettaire sector. — Secteur budgétaire.											
1) Departement. — Département.											
Wegen. — Routes.	1 786	247	295	189	209	176	163	216	138	153	—
Waterwegen. — Cours d'eau.	12 550	1 728	69	2 275	2 405	2 864	470	—	—	190	2 549
Gebouwen. — Bâtiments.	365	56	285	—	—	—	—	—	—	—	24
Stedebouwen. — Urbanisations.	3 100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 100
B. E. E. — B. E. S.	650	40	70	55	75	130	50	50	25	35	120
Diverse. — Divers.	277	—	—	—	—	—	—	—	—	378	277
	18 728	2 071	719	2 519	2 689	3 170	683	266	163	437	6 070
2) Wegenfonds. — Fonds des Routes.	11 900	1 486	2 481	348	2 041	3 316	1 335	267	189	211	—
3) Regie der gebouwen. — Régie des bâtiments.	3 993	532	1 064	222	340	506	258	159	101	1 026	600
Totaal A. — Total A.	34 691	4 089	4 264	3 089	5 070	6 992	2 276	692	453	—	6 670
B. Gedebudgetariseerde sector. — Secteur débudgétisé.											
1) Gemeentekrediet. — Crédit communal.	2 085	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 085
2) E3.	3 200	1 797	—	1 079	324	—	—	—	—	—	—
3) E5.	3 200	—	2 700	—	—	—	500	—	—	600	—
4) E39.	1 000	—	—	—	—	—	—	1 000	—	—	—
5) E9 — E40.	3 200	—	400	—	—	—	1 770	—	430	—	—
6) Albertkanaal. — Canal Albert.	2 250	770	—	—	—	—	370	1 100	—	—	—
7) Brussel-Rupel. — Bruxelles-Rupel.	500	75	425	—	—	—	—	—	—	—	—
8) Intercom. Brus. — Intercom. Brux.	1 775	—	1 775	—	—	1 500	—	—	—	—	—
9) Intercom. Charleroi. — Intercom. Charleroi.	1 500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10) Intercom. West Vlaanderen. — Intercom. Flandre occidentale.	1 225	—	—	1 225	—	—	—	—	—	—	—
Totaal B. — Total B.	19 935	2 642	5 300	2 304	324	1 500	2 640	2 110	430	600	2 085
Algemeen totaal (A + B). — Total général (A + B).	54 556	6 731	9 564	5 393	5 394	8 492	4 916	2 802	883	1 626	8 755

1) Kredieten die niet vooraf per provincie verdeeld kunnen worden.

1) Crédits qui ne peuvent être répartis au préalable par province.

HOOFDSTUK II :

De openbare investeringen in het kader van de economische aanwakkerings.

A. Uiteenzetting van de Minister.

Naast de maatregelen van economische en financiële aard die in een politiek van aanwakkering onontbeerlijk zijn, werd eveneens beslist een heel bijzondere inspanning te leveren in de sector van de huisvesting en van de openbare investeringen. Dit is trouwens een traditionele maatregel die reeds herhaaldelijk vruchten heeft afgeworpen. Het op de markt brengen van een bepaald aantal werken versnelt immers de opleving.

Zo wordt inzonderheid in het Regeerakkoord gezegd dat de Regering voornemens is als beschikbare middelen aan te wenden :

- de uitvoering van de investeringsprogramma's die reeds waren vastgelegd in het kader van het derde over meerdere jaren gespreide plan.
- het aanwenden van de conjuncturele schijf van het programma van Openbare Werken.
- het op touw zetten van aanvullende programma's inzake openbare investeringen.
- de aanwakkering van de bouwsector, inzonderheid door het bouwen van meer sociale woningen.
- de meer actieve strijd tegen de verontreiniging.

* * *

De Regering heeft het aanwakkeringsprogramma van 10 miljard voor de openbare werken van de gezamenlijke betrokken departementen uitgewerkt. Bovendien werd een volledig actieprogramma voorbereid in het kader van een uiterst dynamisch huisvestingsbeleid dat ertoe strekt al wat in het derde Plan was vastgesteld werkelijk uit te voeren, om het voor 1975 in uitzicht gestelde streefcijfer van 60 000 woningen per jaar te kunnen bereiken. Aan de tranche van 3 000 bijkomende woningen die dit jaar reeds gebouwd moeten worden, werd echter bijzondere aandacht besteed. Er moet eveneens worden voorkomen dat, zoals het in het verleden jammer genoeg het geval was, de achterstand in de uitrusting van de wijken de bezetting van de gebouwde woningen zou vertragen.

1) De aanvullende tranche van 10 miljard.

A. — In de eerste plaats dient te worden opgemerkt dat in het bedrag van 10 miljard de 3 000 bijkomende sociale woningen niet begrepen zijn. Het overeenstemmend bedrag beloopt 2 300 miljoen en hiervoor wordt een bijzondere financiering in uitzicht gesteld in het kader van de activiteit van de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting, van de Nationale Landmaatschappij en het Woningfonds van de Bond der Kroostrijke gezinnen. De uitrusting van die bijkomende woningen zal een uitgave van 300 miljoen vergen. De totale weerslag van die bijkomende uitgaven beloopt aldus 2 600 miljoen. Ingevolge die vermeerdering zal het bedrag der investeringen der instellingen van openbaar nut, die niet voorkomen in de budgettaire en gedebudgettiseerde sectoren, oplopen tot 25 miljard.

Voor de budgettaire en gedebudgettiseerde sectoren die in feite alle buitengewone begrotingen van alle Departementen

CHAPITRE II :

Les investissements publics dans le cadre de la relance économique.

A. Exposé du Ministre.

Indépendamment des mesures de caractère économique et financier, indispensables dans une politique de relance, un effort tout particulier a été décidé dans le secteur du logement et dans celui des investissements publics. C'est d'ailleurs une mesure traditionnelle qui a déjà porté ses fruits à de multiples reprises : en effet, l'injection dans le marché d'un certain nombre de travaux accélère la reprise.

C'est ainsi qu'il est dit notamment, dans l'accord gouvernemental, que le Gouvernement compte utiliser parmi les moyens disponibles :

- la réalisation des programmes d'investissements déjà arrêtés dans le cadre du troisième plan pluriannuel;
- l'utilisation de la tranche conjoncturelle du programme des Travaux publics;
- le lancement de programmes complémentaires d'investissements publics;
- la relance du secteur de la construction, notamment par la construction de logements sociaux plus nombreux;
- la lutte plus active contre la pollution.

* * *

Le Gouvernement a mis au point le programme de relance de 10 milliards affectant les travaux publics de l'ensemble des départements concernés. De plus, un programme d'action complet a été lancé dans le cadre d'une politique de logement extrêmement dynamique, orientée vers la réalisation effective de tout ce qui était prévu au troisième plan, en vue de parvenir aux 60 000 logements par an, objectif prévu pour 1975. Mais la tranche de 3 000 logements à exécuter en supplément dès cette année a fait l'objet d'une particulière attention. De même, il fallait éviter que, comme ce fut malheureusement le cas dans le passé, le retard dans l'équipement des cités ne vienne retarder l'occupation des logements construits.

1) La tranche supplémentaire de 10 milliards.

A. — Il importe de remarquer tout d'abord que le montant de 10 milliards n'englobe pas les 3 000 logements sociaux supplémentaires. Le montant correspondant s'élève à 2 300 millions et fait l'objet d'un financement particulier dans le cadre de l'activité de la Société nationale du Logement, de la Société nationale terrienne et du Fonds du Logement de la Ligue des Familles nombreuses. L'équipement de ces logements supplémentaires entraînera une dépense de 300 millions. L'impact total de ces suppléments se chiffre ainsi à 2 600 millions. Par suite de cette majoration, le montants des investissements des organismes d'intérêt public non repris dans les secteurs budgétisé et débudgétisé atteindra 25 milliards.

Pour les secteurs budgétaire et débudgétisé, qui comportent essentiellement tous les budgets extraordinaires de tous

menten omvatten, de Intercommunale verenigingen voor Autosnelwegen, de gesubsidieerde gemeentelijke en provinciale werken, de modernisering van het Albertkanaal en het kanaal Brussel-Rupel, bedroeg het oorspronkelijk door de vorige Regering voorziene bedrag een totaal van 76 689 miljoen. Maar wegens de aanpassingen die zijn geschied om dat programma beter af te stemmen op de vermeerdering met 15 % ten opzichte van 1971, wordt het totale bedrag op meer dan 79 miljard gebracht. Bij dit bedrag komen dan de 10 miljard van de aanvullende conjuncturele tranche. Samen is dat dus bijna 90 miljard en, met de instellingen van openbaar nut, bijna 115 miljard, welke dit jaar geïnvesteerd zullen worden.

B. — In de verdeling van de bijkomende 10 miljard moest echter een bijzondere rubriek worden weerhouden, rekening houdend met de beslissing van de Regering om de waterverontreiniging krachtadig te bestrijden en om het krediet voor zuiveringsstations en leidingen voor afvalwater op 2 miljard te brengen. Om dit doel te kunnen bereiken werden 978 miljoen toegewezen aan het Ministerie van Volksgezondheid vooraller tot de verdeling over te gaan; dit bedrag wordt toegevoegd aan de 1 022 miljoen die oorspronkelijk waren voorzien. De overblijvende 9 022 miljoen werden verdeeld als volgt :

Wet Brunfaut	1 500 miljoen
Openbare Werken	5 140 miljoen
Verkeerswezen	1 335 miljoen
Cultuur	55 miljoen

Volksgezondheid :

— aanvullend zuiveringsprogramma	978 miljoen
— andere rubrieken	412 miljoen

Landbouw	207 miljoen
Landsverdediging	373 miljoen

De 1 500 miljoen die zijn toegewezen voor de uitrustingswerken inzake huisvesting (wet Brunfaut) worden gevoegd bij de oorspronkelijk voorziene 1 500 miljoen. Aldus zal het mogelijk zijn niet alleen de uitrusting te financieren van alle wijken die in het kader van het normale programma worden gebouwd met daarbij de 3 000 supplementaire woningen doch eveneens de achterstand op te halen in de bouwwerken die vóór dit dienstjaar reeds werden toegewezen.

C. — Er dient gepreciseerd te worden dat de Regering, naast de in uitzicht gestelde kwantitatieve inspanning, beslist heeft de uitvoering der kleine werken van minder dan 20 miljoen werkelijk te versnellen, rekening houdend met het groot aantal kleine en middelgrote ondernemingen in de bouwsector, die een groot aantal arbeidskrachten tewerkstellen. Zo zijn de departementen ertoe gemachtigd boven dit plafond van 35 % — dat voor de eerste vier maanden in uitzicht is gesteld — verbintnissen aan te gaan voor alle werken beneden 20 miljoen.

Vanzelfsprekend diende een keuze gedaan te worden tussen de werken welke naast de oorspronkelijk voorziene werken zouden moeten worden uitgevoerd. Met het oog daarop is een werkgroep driemaal bijeengekomen en tenslotte heeft het Ministerieel Comité voor Overheidsinvesteringen twee vergaderingen gewijd aan de studie van de voorstellen van de onderscheiden departementen.

Er is gebleken dat het aantal dossiers die in 1971 ahangig waren niet als verdeelsleutel bruikbaar was. Een dergelijke verdeelsleutel zou het voordeel geboden hebben de achterstand van de dossiers van de werken die zich in de departementen hadden opgehoopt en die ingevolge de toepassing van de conjuncturele tranche van 1971 niet konden

les départements, les Intercommunales d'autoroutes, les travaux communaux et provinciaux subsidiés, la modernisation du canal Albert et du canal Bruxelles-Rupel, le montant initial prévu par le Gouvernement précédent s'élevait à un total de 76 689 millions. Mais des ajustements intervenus en vue de mieux adapter ce programme à la majoration de 15 % par rapport à 1971 ont porté le montant total à plus de 79 milliards. C'est donc à ce montant que viennent s'ajouter les 10 milliards de la tranche conjoncturelle supplémentaire. C'est donc au total près de 90 milliards et, avec les organismes d'intérêt public, près de 115 milliards qui seront investis cette année.

B. — Dans la répartition des 10 milliards supplémentaires, une rubrique particulière devait être retenue, compte tenu de la décision du Gouvernement de mener une lutte énergique contre la pollution et de porter à 2 milliards le crédit affecté aux stations d'épuration et aux canalisations d'eau usée. Pour satisfaire à cet objectif, 978 millions ont été réservés au Ministère de la Santé publique avant toute répartition; ce montant s'ajoute aux 1 022 millions initialement prévus. Les 9 022 millions restants ont été répartis comme suit :

Loi Brunfaut	1 500 millions
Travaux publics	5 140 millions
Communications	1 335 millions
Culture	55 millions

Santé publique :

— supplément programme d'épuration	978 millions
— autres rubriques	412 millions

Agriculture	207 millions
Défense nationale	373 millions

Les 1 500 millions réservés aux travaux d'équipement en matière de logement (loi Brunfaut) s'ajoutent aux 1 500 millions initialement prévus. De cette façon, il sera possible, non seulement de financer l'équipement de toutes les cités construites dans le cadre du programme normal et des 3 000 logements supplémentaires, mais aussi de rattraper le retard dans les constructions qui étaient lancées avant le présent exercice.

C. — Il importe de préciser que, outre l'effort qui est prévu quantitativement, le Gouvernement a décidé une réelle accélération de l'exécution des petits travaux de moins de 20 millions, compte tenu du grand nombre de petites et moyennes entreprises du secteur de la construction, qui utilisent une main-d'œuvre importante. Ainsi, les départements sont autorisés à engager, au-delà du plafond de 35 % fixé pour les quatre premiers mois, tous les dossiers de travaux d'un montant inférieur à 20 millions.

Il importait, bien entendu, de faire un choix sélectif des travaux qui devraient être exécutés en supplément de ceux qui étaient prévus initialement. A cet effet, un groupe de travail s'est réuni à trois reprises et finalement le Comité ministériel des Investissements publics a examiné en deux séances les propositions des divers départements.

Il est apparu que la clef de répartition ne pouvait être le nombre des dossiers en attente fin 1971. Cette répartition eût présenté l'avantage de rattraper le retard dans les départements qui avaient accumulé des dossiers de travaux et n'avaient pu les mettre en œuvre par suite de l'application de la tranche conjoncturelle de 1971. Elle aurait, par ail-

worden uitgevoerd, op te halen. Anderzijds was er het nadeel aan verbonden dat de beschikbare bedragen niet op rechtvaardige wijze zouden verdeeld worden tussen de verschillende betrokken departementen en over de verschillende activiteitsstakken.

Een inventaris werd opgesteld van alle dossiers die in de verschillende betrokken departementen klaar waren om toegewezen of aanbesteed te worden. Op deze lijsten werden de werken gegroepeerd per categorie : minder dan 20 miljoen, van 20 tot 50 miljoen, meer dan 50 miljoen. Hieruit is gebleken dat het aantal dossiers meer dan voldoende was en dat een aanvullende conjuncturele tranche van 20 miljard, in plaats van 10 miljard, zou kunnen worden opgenomen. Vooral voor het departement van Openbare Werken kwamen deze dossiers zich voegen bij de zeer talrijke dossiers van werken die aan het einde van het dienstjaar niet konden worden toegewezen. De beschikbare dossiers waren trouwens behoorlijk verdeeld over de verschillende streken en een zeer groot aantal kleine dossiers van minder dan 20 miljoen konden op de markt gebracht worden.

Daarom werd besloten dat de verdeling over de hierna vermelde rubrieken zou gebeuren naar rato van de oorspronkelijke begroting van elk departement, daarbij rekening houdend met de budgettaire sector en met het gedeelte van de extra-budgettaire sector welke rechtstreeks bij de aanwakking betrokken was, met name de gemeentelijke en provinciale werken welke gesubsidieerd en gefinancierd worden door het Gemeentekrediet.

Overzicht van de werken van minimum 1 miljoen en maximum 20 miljoen F waarvan de kredieten werden vastgelegd tijdens de eerste vier maanden van 1972 : algemeen totaal.

leurs, présenté l'inconvénient de ne pas assurer une répartition équitable des montants disponibles entre les divers départements concernés et à l'intérieur des diverses branches d'activité.

Il a été établi un inventaire de tous les dossiers qui, dans les divers départements intéressés, étaient prêts à être engagés ou prêts à être mis en adjudication. Les listes ont été établies en regroupant ces travaux par montants de moins de 20 millions, de 20 à 50 millions et de plus de 50 millions. Il est apparu que les dossiers disponibles étaient en nombre plus que suffisant et qu'une tranche conjoncturelle supplémentaire de 20 milliards au lieu de 10 milliards aurait même pu être lancée. Pour le Département des Travaux publics en particulier, le nombre des dossiers prêts venait s'ajouter à ceux, très nombreux, qui n'avaient pu être engagés en fin d'exercice. Par ailleurs, les dossiers disponibles étaient bien répartis dans les diverses régions et un très grand nombre de petits dossiers d'un montant inférieur à 20 millions pouvaient être mis sur le marché.

Dans ces conditions, il a été décidé que la répartition se ferait entre les rubriques indiquées ci-après, au prorata du budget initial de chaque département, en tenant compte du secteur budgétaire et de la partie du secteur extrabudgétaire plus directement intéressé par la relance, notamment les travaux communaux et provinciaux subsidiés et financés par le Crédit communal.

Relevé des travaux de minimum 1 million et de maximum 20 millions de F pour lesquels les crédits ont été engagés durant les quatre premiers mois de 1972 : total général.

Provincies — Provinces	A. Budg. Sector — A. Secteur budg.		B. Extrabudg. Sector — B. Secteur extra-budg.		D. Totaal A + B + C — D. Total A + B + C		C. Fondsen — C. Fonds Fonds		E. Huisvesting — E. Logement		Algemeen totaal D + E — Total général D + E
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(2)	(2)
Antwerpen-Anvers	86	397,7	37	184,8	134	624,2	11	41,7	490	260,0	884,2
Brabant	142	645,8	44	198,9	194	887,9	8	43,2	435	253,4	1 141,3
W. Vlaand.-Flandre occ.	68	298,0	34	166,1	106	482,2	4	18,1	430	226,5	708,7
O. Vlaand.-Flandre orient.	104	398,3	18	102,2	130	535,4	8	34,0	48	262,3	797,7
Henegouwen-Hainaut ...	92	359,9	8	53,3	119	495,4	19	82,2	479	274,8	770,2
Luik-Liège	46	194,4	15	77,4	64	304,5	3	32,7	395	246,0	550,5
Limburg-Limbourg	45	175,3	24	117,8	74	316,1	5	23,0	359	180,2	496,3
Luxemburg-Luxembourg .	20	103,2	4	16,0	26	141,6	2	22,4	60	31,6	173,2
Namen-Namur	31	146,1	11	26,7	45	196,9	3	24,1	194	130,1	300,0
Diverse prov.-Prov. div.	16	146,4	—	—	16	146,4	—	—	—	—	146,4
	650	2 865,1	195	943,2	908	4 130,6	63	322,3	3 320	1 837,9	5 968,5

(1) Aantal werken en verrekningen van 1 tot 20 miljoen vastgelegd van 1 januari 1972 tot 30 april 1972.

(2) Totaal bedrag in miljoenen.

(3) Aantal woningen.

(1) Nombre de travaux et décomptes de 1 à 20 millions engagés du 1^{er} janvier 1972 au 30 avril 1972.

(2) Montant en millions.

(3) Nombre de logements.

Huisvesting

Logement

	Aanvankelijk programma 1972 (Min. Com. 14 september 1971) — Programme initial pour 1972 (Com. min. du 14 septembre 1971)	Aangepast programma (B. T. W. - M. C. O. I. 8 maart 1972) — Programme adapté (T. V. A. - C. M. I. P. du 8 mars 1972) (miljoenen frank) — (millions de francs)	Supplementair programma (3 000 woningen 2,3 miljard) — Programme supplémentaire (3 000 habitations 2,3 milliards)	Definitief programma 1972 — Programme définitif pour 1972		
Nationale Maatschappij van de Huisvesting	7 445	8 050	+	1 650	9 700	Société nationale du loge- ment.
Nationale Landmaatschappij ...	2 102	2 229	+	450	2 679	Société nationale terrien- ne.
Woningfonds van de Bond der Kroostrijke Gezinnen	1 040	1 092	+	200	1 292	Fonds du Logement de la Ligue des Familles nombreuses.
	10 587	11 371		2 300	13 671	

Bovendien werden de kredieten voor de Wet Brunfaut aanzienlijk opgevoerd en van 1 400 miljoen in 1971 op 2 300 miljoen in 1972 gebracht.

II) Enkele gegevens over huidige toestand in de bouwsector.

A) Het aantal bouwvergunningen daalde in 1971 met :

16 500 eenheden t.o.v. 1970 (— 24 %).

31 000 eenheden t.o.v. 1969 (— 34 %).

B) Uit de gegevens betreffende de economische groei in 1971 en de vooruitzichten voor 1972, blijkt dat :

— de woningbouw de enige sector was die in 1971 een achteruitgang kende (— 4,9 %);

— de voorziene aangroei voor 1972 slechts 1,1 % bedraagt wat, op één sector na, het laagste groeipercentage is. Dit is uiteraard te weinig, vooral als men rekening houdt met het feit dat men op die manier in 1972 nog een achteruitgang zou kennen van 3,85 % tegenover 1970, jaar dat op zijn beurt reeds een achteruitgang kende ten opzichte van 1969.

C) Werkloosheid.

Om een diagnose te stellen van de economische toestand, beschikt men over een barometer, nl. de statistiek van volledige werkloosheid.

Wat betreft de bouwnijverheid, heeft men nog een gelocaliseerde stijging genoteerd in november en december 1971. Die sector speelt een belangrijke rol in het economisch bestek.

Immers 50 % van de totale aangroei van de werkloosheid in de periode van november-december 1971 t.o.v. no-

En outre, les crédits pour la Loi Brunfaut ont été considérablement augmentés et portés de 1 400 millions, en 1971, à 2 300 millions en 1972.

II) Quelques données relatives à la situation dans le secteur de la construction.

A) Le nombre de permis de bâtir délivrés a diminué en 1971 de :

— 16 500 unités par rapport à 1970 (— 24 %).

— 31 000 unités par rapport à 1969 (— 34 %).

B) Il ressort des données relatives au progrès économique en 1971 et aux prévisions pour 1972 :

— que le secteur de la construction d'habitations était le seul à accuser un recul en 1971 (— 4,9 %);

— que le progrès prévu pour 1972 n'est que de 1,1 %, ce qui, à une exception près, constitue le pourcentage le plus faible et qui est manifestement trop peu élevé, surtout si on tient compte du fait que, de cette façon, le recul pour 1972 sera de 3,85 % par rapport à 1970, année qui était déjà en recul par rapport à 1969.

C) Chômage.

Pour porter le diagnostic de la situation économique, on dispose d'un baromètre, à savoir les statistiques du chômage complet.

Dans le secteur de la construction on a encore enregistré un accroissement local en novembre et décembre 1971. Ce secteur occupe une place importante dans la vie économique.

En effet, il est intervenu pour 50 % dans l'augmentation totale du chômage en novembre-décembre 1971 par rapport

vember-december 1970 ligt in de bouwsector; anderzijds steeg in december 1971 — bij gelijke weersomstandigheden — de globale werkloosheid t.o.v. december 1970 met 12,4 % voor het geheel van de economie.

Dit algemeen percentage kon als volgt worden onderverdeeld :

- + 7,2 % in alle sectoren van de economie, de bouwsector uitgezonderd;
- + 43 % in de bouwsector alleen.

De toestand verslechterde nog in januari en februari 1972, toen het aantal volledig werklozen ten opzichte van de overeenstemmende maanden van 1971, respectievelijk gegeven was met :

- + 11,4 % (januari) en + 14,54 % (februari) in alle sectoren van de economie, de bouwsector uitgezonderd;
- + 53 % (zowel in januari als in februari) in de bouwsector alleen.

Het feit dat de bouwsector de andere sectoren meesleept, wordt aldus bevestigd.

D) Begonnen gebouwen, woongebouwen uitgezonderd.

In deze sector wordt geen enkele achteruitgang waargenomen.

E) Begonnen woningen.

1 ^{er} semester	Openbare sector	Privé-sector	Totaal
1969	5 027	22 914	27 941
1970	5 988	17 517	23 505
1971	6 927	13 216	20 143

Het totaal aantal begonnen woningen daalde in 1971 met :

- 14,3 % t.o.v. 1970;
- 28 % t.o.v. 1969.

Het aantal begonnen woningen in de openbare sector steeg in 1971 met :

- + 19,1 % t.o.v. 1970;
- + 37,5 % t.o.v. 1969.

Het aantal begonnen woningen in de privé-sector daalde in 1971 met :

- 23,5 % t.o.v. 1970;
- 42,3 % t.o.v. 1969.

Kortom :

De woningbouw kent een ernstige economische teruggang, die dramatisch zal worden, indien niet snel wordt ingegrepen.

Bovenstaande cijfers illustreren zeer goed dat de achteruitgang totaal en praktisch uitsluitend de particuliere woningbouw betreft (achteruitgang met 42,3 % in 1971 t.o.v. 1969).

à la période correspondante de 1970; d'autre part, en décembre 1971 le chômage global a augmenté de 12,4 % par rapport à décembre 1970, pour l'ensemble de l'économie, alors que les conditions atmosphériques étaient identiques.

Ce pourcentage général peut se subdiviser comme suit :

- + 7,2 % dans tous les secteurs de l'économie, sauf celui de la construction;
- + 43 % dans le seul secteur de la construction.

La situation s'est encore détériorée en janvier et février 1972 et le nombre des chômeurs complets a augmenté, par rapport aux mois correspondants de 1971, de

- 11,4 % (janvier) à 14,54 % (février) dans tous les secteurs de l'économie, sauf celui de la construction;
- 53 % (aussi bien en février qu'en janvier) pour le seul secteur de la construction.

Il se confirme donc que le secteur de la construction entraîne les autres.

D) Bâtiments, à l'exception des immeubles d'habitation.

Aucune régression ne se manifeste dans ce secteur.

E) Logements entamés.

1 ^{er} semestre	Secteur public	Secteur privé	Total
1969	5 027	22 914	27 941
1970	5 988	17 517	23 505
1971	6 927	13 216	20 143

Le nombre total de logements entamés a diminué en 1971 de :

- 14,3 % par rapport à 1970;
- 28 % par rapport à 1969.

Le nombre de logements entamés dans le secteur public a augmenté en 1971 de :

- + 19,1 % par rapport à 1970;
- + 37,5 % par rapport à 1969.

Le nombre de logements entamés dans le secteur privé a diminué en 1971 de :

- 23,5 % par rapport à 1970;
- 42,3 % par rapport à 1969.

En résumé :

Le secteur de la construction de logements subit une importante régression économique, qui deviendra dramatique si des mesures ne sont pas prises d'urgence.

Les chiffres ci-dessus illustrent clairement le fait que la régression se situe totalement et presque exclusivement dans le secteur de la construction de logements privés (régression de 42,3 % en 1971 par rapport à 1969).

Volgens de vooruitzichten van het derde Plan zal de privé sector nochtans moeten instaan voor 2/3 van de woningbouw. Zonder een belangrijke stimulans, zou zulks totaal onmogelijk worden.

Het regeerakkoord voorziet in de bouw van 60 000 nieuwe woningen (streefcijfer in 1975). In 1971 zal zelfs niet het cijfer 40 000 worden bereikt, niettegenstaande een grotere inspanning werd gedaan door de openbare sector.

De helft van het aantal falingen doet zich voor in de bouwsector.

Het bouwseizoen gaat weer in. Thans wordt onderhandeld over de herziening van de paritaire overeenkomst. De verhoging van de lonen en de hiermee gepaard gaande stijging van de kostprijs zullen de herneming van de bouwactiviteiten bemoeilijken.

B. — Bespreking.

Een lid wijst op de moeilijkheden die men in België ondervindt om een verantwoorde diagnose op te stellen van de economische conjunctuur.

Te veel beslissingen worden genomen door instanties waarop het land geen vat heeft.

Derhalve moeten, volgens dit lid, de regeringsmaatregelen ten gronde worden onderzocht, temeer daar de resultaten ervan zich slechts op middellange termijn zullen doen gevoelen.

Een ander lid herinnert aan bepaalde door de Minister afgelegde verklaringen. Meermaals heeft hij een investeringsvertraging in de bouwnijverheid in het vooruitzicht gesteld. Het lid wenst te weten wat de Minister juist verklaard heeft en welke de visie is van de Regering t.o.v. deze vooruitzichten?

Hierop inhakend, legt de Minister de volgende verklaring af :

a) In 1971 hebben de ondernemers geklaagd dat hun orderboekjes onvoldoende gevuld waren.

Hiervoor gelden verschillende redenen : vooreerst een zeer zachte winter, zodat de werken die normaal tijdens het slechte seizoen moeten onderbroken worden, verder gezet konden worden; vervolgens de verhoging van de productiecapaciteit van de ondernemingen van burgerlijke bouwkunde, die te wijten is aan de zeer korte uitvoeringstermijnen die hun soms werden opgelegd. De ondernemingen moesten modern en duur materieel aankopen, dat zij dikwijls zeer vlug hebben kunnen afschrijven.

Inzake wegenwerken zal voor de volgende zes jaren niet dezelfde omvang als voor de vorige jaren kunnen gewaarborgd worden. In bepaalde sectoren zal die omvang groter zijn, namelijk inzake sociale woningbouw, ziekenhuizen, gemeenschappelijk vervoer. Voor de autosnelwegen en de wegen is thans een plafond bereikt en 1972 dient te worden beschouwd als een jaar van afwerking. De aannemers moeten tijdig verwittigd worden opdat zij naar andere sectoren zouden kunnen overschakelen.

Het derde Plan voorziet in een stijging van de overheidsuitgaven met 15 % per jaar, maar de verdeling daarvan zal gewijzigd worden. Een ministerieel comité werd opgericht om dit probleem te bespreken.

Er zijn geen moeilijkheden in de sector van de burgerlijke bouwkunde en evenmin in die van de industriële en administratieve gebouwen die in 1971 een stijging kende; de particuliere woningbouw verkeert echter in een crisisperiode.

In 1971 werden meer sociale woningen gebouwd dan tijdens de voorafgaande jaren, maar de particuliere woningbouw geeft een loodrechte daling te zien. Zulks blijkt uit

Suivant les prévisions du troisième Plan, le secteur privé devra toutefois assurer les 2/3 de la construction de logements. Sans stimulant puissant, ce sera tout à fait impossible.

L'accord de Gouvernement prévoit la construction de 60 000 logements nouveaux (objectif pour 1975). En 1971, le chiffre de 40 000 ne sera pas atteint, malgré un effort accru du secteur public.

La moitié des faillites se produisent dans le secteur de la construction.

La saison de la construction recommence. On négocie actuellement la révision de la convention paritaire. L'augmentation des salaires et l'accroissement du prix de revient qui en résulte entraveront la reprise de l'activité dans le secteur de la construction.

B. — Discussion.

Un membre évoque les difficultés que la Belgique éprouve à formuler un diagnostic pertinent en ce qui concerne la conjoncture économique.

Trop de décisions sont prises par des instances sur lesquelles le pays n'a pas de prise.

Ce membre estime dès lors que les mesures gouvernementales doivent faire l'objet d'un examen approfondi, d'autant plus que les résultats qu'elles auront ne seront perceptibles qu'à moyen terme.

Un autre membre rappelle certaines déclarations faites par le Ministre. A diverses occasions, il a prédit un ralentissement des investissements dans l'industrie de la construction. Le membre voudrait savoir quelles sont les déclarations exactes du Ministre et quelle est l'opinion du Gouvernement sur ces prévisions.

En réponse, le Ministre fait la déclaration suivante :

a) En 1971, les entrepreneurs se sont plaints que leurs carnets de commandes fussent trop peu garnis.

Cela peut s'expliquer par plusieurs raisons : tout d'abord un hiver doux, qui a permis la poursuite de travaux normalement interrompus pendant la mauvaise saison; ensuite l'accroissement de la capacité de production de nos entreprises de génie civil, imposé par les délais d'exécution très courts qui leur étaient parfois impartis. Les entreprises ont dû acquérir un matériel moderne et coûteux, qu'elles ont souvent pu amortir très rapidement.

Le même volume des travaux routiers que pour les années précédentes ne pourra pas être garanti pour les six prochaines années. Dans certains secteurs, ce volume sera plus considérable, notamment dans le domaine des habitations sociales, des hôpitaux, des transports en commun. Pour les autoroutes et les routes, un plafond a été atteint et 1972 doit être considéré comme une année de parachèvement. Les entrepreneurs doivent être prévenus à temps afin qu'il puissent s'orienter vers d'autres secteurs.

Le troisième plan prévoit une augmentation des dépenses publiques de 15 % par an mais la répartition de ces dépenses sera modifiée. Un comité ministériel a été créé pour étudier ce problème.

S'il n'y a pas de problème dans le secteur du Génie civil, ni dans celui du bâtiment industriel et administratif, où un accroissement a été enregistré en 1971, le secteur de l'habitation privée connaît une période de crise.

En 1971, on a construit plus de logements sociaux que les années précédentes. Mais une chute vertigineuse s'est produite dans le secteur de la construction d'habitations pri-

de statistieken in verband met de bouwvergunningen : in 1971 daalde het aantal vergunningen met 24 % tegenover 1970 en met 34 % tegenover 1969. Er dient evenwel rekening te worden gehouden met het feit dat 1969 een buitengewoon jaar was omwille van de op handen zijnde inwerkingtreding van de B. T. W.

De bouw van flatgebouwen en eengezinswoningen moet gestimuleerd worden. Daartoe zullen maatregelen worden getroffen o.a. de verlaging van de rentevoet.

b) Het stimuleren van privé-initiatieven zal enkele maanden vergen. Daarom heeft men reeds maatregelen genomen in de sector van de woningbouw.

Het programma voor 1971 werd verhoogd om het effect van de B. T. W. te neutraliseren en de begrotingscijfers werden aangepast. Drieduizend aanvullende sociale woningen zullen gebouwd worden; 2,3 miljard plus nog eens 300 miljoen zullen daartoe volledig uitgegeven worden, buiten het normaal programma.

De aanbestedingsdossiers van minder dan 20 miljoen worden versneld.

Het uiteindelijke resultaat van deze maatregel in de sector van de sociale huisvesting is 13,671 miljard waarvan 6,279 miljard vrijgesteld zijn (in 1971 waren de cijfers 9,7 en 4).

Veel kredieten werden geblokkeerd op het einde van 1971. Thans worden zij vrijgemaakt.

Hierna volgt een overzicht van de toestand en de programmatie inzake sociale woningbouw voor 1972.

Aantal woningen.

	Thans	30-4-72	31-12-72
N. M. H.	5 066	6 066	12 500
N. L. M.	688	1 865	3 800
F. K. G.	435	764	2 400
Totaal	6 189	8 695	18 700

In het derde plan werd voor 1972 het cijfer 14 182 vooropgesteld.

Dit cijfer is dus reeds voorbijgestreefd door de twee maatschappijen die zelf bouwen.

Het is zeer twijfelachtig of het cijfer van 40 000 particuliere woongelegenheden, dat door het derde plan als doel werd vooropgesteld, zal worden bereikt.

Voor de aankoop van gronden blijft een bedrag van 1,230 miljard beschikbaar.

De sector huisvesting ressorteert thans onder de bevoegdheid van het departement van Openbare Werken. De regeringsverklaring voorziet in een bedrag van 10 miljard voor de overheidsinvesteringen, maar de sector van de woningbouw, die 2,6 miljard ontvangt, is daar niet inbegrepen zodat het programma van de overheidsinvesteringen in feite 12,6 miljard belooft.

— Een lid vraagt uitleg omtrent de evolutie van de werkloosheid.

Indien er een herneming zou worden vastgesteld — zoals sommige kringen het voorhouden — zijn dan al deze maatregelen nog nuttig en zijn er geen belangrijker behoeften te voldoen?

Een ander lid stelt zich hierbij de vraag, of het niet veel nuttiger zou zijn indien spoed zou worden gemaakt met

vées. C'est ce qui ressort de la statistique des permis de bâtir : en 1971, le nombre de ceux-ci a diminué de 24 % par rapport à 1970 et de 34 % par rapport à 1969. Il faut cependant tenir compte du fait que l'année 1969 a été une année exceptionnelle en raison de l'imminence de l'entrée en vigueur de la T. V. A.

Il faut stimuler la construction d'immeubles à appartements et d'habitations unifamiliales. Des mesures vont être prises à cette fin, notamment la baisse des taux d'intérêt.

b) Quelques mois seront nécessaires pour stimuler les initiatives privées. C'est pourquoi des mesures ont déjà été prises dans le secteur de la construction d'habitations.

Le programme pour 1971 a été renforcé en vue de neutraliser l'effet de la T. V. A. et les chiffres budgétaires ont été adaptés. Trois milles logements sociaux supplémentaires seront construits; 2,3 milliards plus 300 millions supplémentaires seront dépensés entièrement à cette fin, indépendamment du programme normal.

Les dossiers d'adjudication de moins de 20 millions seront accélérés.

Le résultat final de cette mesure dans le secteur du logement social atteint 13,671 milliards, dont 6,279 milliards sont libérés (en 1971 ces chiffres étaient 9,7 et 4).

Nombreux sont les crédits qui ont été bloqués à la fin de 1971. Ces crédits sont à présent libérés.

La situation et les prévisions dans le secteur de la construction d'habitations sociales en 1972 se présentent comme suit :

Nombre de logements.

	Actuelle- ment	30-4-72	31-12-72
S. N. L.	5 066	6 066	12 500
S. N. T.	688	1 865	3 800
F. Fam. nombr.	435	764	2 400
Total	6 189	8 695	18 700

Le troisième plan avançait pour 1972 le chiffre de 14 182.

Ce chiffre est donc d'ores et déjà dépassé pour les deux sociétés qui construisent elles-mêmes.

Quant au chiffre de 40 000 logements privés, objectif du troisième plan, il est très douteux qu'on l'atteigne.

Pour l'achat de terrains, un total de 1,230 milliard reste disponible.

Le secteur du logement relève maintenant du département des Travaux publics. Dix milliards sont annoncés dans la déclaration gouvernementale pour les investissements publics, mais le secteur de la construction de logements n'est pas inclus dans ce chiffre et obtient 2,6 milliards, ce qui porte le programme des investissements publics à 12,6 milliards en fait.

— Un membre a souhaité obtenir des précisions sur l'évolution du chômage. Si, comme on l'affirme dans certains milieux, une reprise est constatée, toutes ces mesures ont-elles encore une utilité et n'y a-t-il pas des besoins plus importants à satisfaire?

Un autre membre s'est demandé à cet égard s'il ne serait pas beaucoup plus utile d'accélérer la réalisation des projets

de ontwerpen die om allerlei redenen nog niet zouden worden afgehandeld : o.m. in de sektor van de rijksgebouwen; de sektor van de gemeentelijke ontwerpen in functie van de wet Brunfaut; enz. Een vluggere afhandeling van de dossiers is de meest efficiënte vorm van conjunctuurbeleid.

Antwoord.

De Minister geeft toe dat het conjunctureel beleid vlugger zou begonnen zijn, moest de regeringscrisis zich niet hebben voorgedaan.

Bovendien moest men eerst beslissen dat de conjuncturele schijf zou vrijgegeven worden. Zulks is echter geen « lopende zaak ».

Wat de afhandeling van de aanhangig gemaakte dossiers betreft, verwijst de Minister naar zijn tussenkomst in verband met de werken van minimum 1 miljoen en maximum 20 miljoen.

Terwijl de in het kader van de wet Brunfaut toegekende kredieten in 1970 nauwelijks 1,3 miljard bedroegen, zijn zij in 1972 gestegen tot 3 miljard. In enkele jaren tijds zijn zij vervijfvoudigd, wat erop wijst dat men vastbesloten is de vertraging in te halen.

De algemene directies van de gesubsidieerde werken en huisvesting zijn gehergroepeerd. Maar het zal dit jaar nog niet zijn dat de wegen worden aangelegd, alvorens met de woningbouw wordt aangevangen. Men zal er zich toe beperken, de vertraging in te lopen en alle aanbestedingen voor de woningbouw te houden. De infrastructuurwerken zullen tegelijkertijd als de huizenbouw uitgevoerd worden, behalve wanneer de infrastructuur vooraf wordt aangebracht zoals zulks bij de geprefabriceerde bouwwerken het geval is.

Op de begroting van Openbare Werken zal, zoals voorheen, voor de Regie der gebouwen een jaarlijkse dotatie uitgetrokken worden waarvan het bedrag min of meer gelijk is aan datgene dat het bestuur der gebouwen ontving. De Regie zal daarenboven een financieringsovereenkomst mogen aangaan, met name met de A. S. L. K., waardoor al haar programma's gedekt zullen zijn. Aldus zullen 1 000 huizen voor de rijkswacht worden gebouwd. Dat financieringsprogramma reikt verder dan de aan de gang zijnde uitgaven en het heeft betrekking op de over verschillende jaren in uitzicht gestelde uitgaven. Dat zal o.m. het geval zijn voor het bouwen van postkantoren.

De infrastructuurwerken, aldus een lid, voor de wijken van sociale woningbouw binnen een bijzonder plan van aanleg (wet Brunfaut) worden voor 100 % gesubsidieerd.

In het kader van het grondbeleid ware het goed de bevoegdheid der erkende bouwmaatschappijen en openbare instellingen inzake grondaankoop gevoelig uit te breiden, zodat het hun mogelijk wordt gemaakt in volledig ontworpen gedeelten van de bijzondere plannen van aanleg, dus ook buiten de voorziene sociale woningen, grond aan te kopen en te verkopen aan bouwlustigen die premiegerechtigd zijn tegen kostende prijs.

Ware het niet mogelijk dat dergelijke ontworpen complexen qua infrastructuur de voordelen (Wet Brunfaut) zouden krijgen waarop thans de openbare instellingen, plaatselijke en gewestelijke bouwmaatschappijen kunnen aanspraak maken?

Door de Minister wordt hierop geantwoord dat gemeenten en intercommunales reeds genieten van de Wet Brunfaut sedert de uitbreiding ingevoerd door de wet dd. 29 mei 1970; ook wijst hij erop dat de wet Brunfaut momenteel enkel geldt voor de groepswerken door de Openbare Sector zelf gebouwd.

Wat de sociale verkaveling betreft werd reeds een principiële beslissing getroffen onder de vorige Regering.

qui, pour diverses raisons, ne sont pas encore terminés, notamment dans le secteur des bâtiments de l'Etat, le secteur des projets communaux relevant de la loi Brunfaut, etc. Une liquidation plus rapide des dossiers constitue la forme la plus efficace de politique conjoncturelle.

Réponse :

Le Ministre a reconnu que la politique conjoncturelle aurait été entamée plus tôt si la crise gouvernementale ne s'était pas produite.

En outre, il a fallu d'abord décider de libérer la tranche conjoncturelle. Or il ne s'agit pas, en l'occurrence, d'une « affaire courante ».

En ce qui concerne la liquidation des dossiers en souffrance, le Ministre a renvoyé à son intervention relative aux travaux de 1 million au minimum et de 20 millions au maximum.

Les crédits octroyés dans le cadre de la loi Brunfaut ont été portés à 3 milliards pour 1972, alors qu'en 1970 ils n'étaient que de 1,3 milliard. En quelques années, les crédits ont quintuplé, ce qui marque la volonté de rattraper le retard.

Les directions générales des travaux et logement subsidiés ont été regroupées. Mais ce n'est pas cette année qu'il faut s'attendre à ce qu'on aménage les routes avant d'entamer la construction des habitations. On se limitera à résorber le retard et on lancera toutes les adjudications pour les constructions d'habitations. Les travaux d'infrastructure seront réalisés en même temps que les habitations sauf dans les cas de chantiers préfabriqués, où les travaux d'infrastructure seront réalisés avant.

Le budget des Travaux publics continuera, comme auparavant, à verser une dotation annuelle à la Régie des bâtiments, équivalant plus ou moins à ce que recevait l'administration des bâtiments. La Régie bénéficiera en outre d'un contrat de financement, notamment avec la C. G. E. R., qui couvrira tous ses programmes. C'est ainsi que 1 000 maisons seront construites pour la gendarmerie. Il s'agit d'un programme de financement qui va au-delà des dépenses en cours et vise les dépenses projetées pour plusieurs années. Il en sera de même, notamment, pour la construction de bureaux de poste.

Selon un membre, les travaux d'infrastructure pour les quartiers d'habitations sociales dans un plan particulier d'aménagement (loi Brunfaut) sont subventionnés à 100 %.

Dans le cadre de la politique foncière, il serait bon d'étendre sensiblement la compétence des sociétés de construction et des organismes publics agréés en matière d'acquisition de terrains, de manière à leur permettre d'acheter et de vendre au prix courant, à ceux qui désirent construire et qui peuvent bénéficier de la prime, des terrains situés dans des parties de plans particuliers d'aménagement complètement aménagées, c'est-à-dire également en dehors des habitations sociales prévues.

Ne serait-il pas possible que ces complexes bénéficient, en ce qui concerne leur infrastructure, des avantages (loi Brunfaut) qui sont actuellement octroyés aux organismes publics et aux sociétés de construction locales et régionales ?

Le Ministre a répondu que les communes et les associations intercommunales bénéficient déjà des avantages de la loi Brunfaut, depuis l'extension réalisée par la loi du 29 mai 1970, et que cette loi ne vaut actuellement que pour les chantiers groupés construits par le secteur public même.

En ce qui concerne les lotissements sociaux, une décision de principe a déjà été prise par le précédent Gouvernement.

In deze gebieden is er heel wat minder vraag. Zullen de politieke opties die genomen werden ten gunste van gebieden waar heel wat vraag is en geen aanbod, ook gelden voor gebieden waar het aanbod heel wat groter is dan de vraag?

Hierbij dient vooral aan de vernieuwing van de stadskeren gedacht te worden. Heeft de Regering ter zake een speciale politieke visie?

De Minister antwoordt hierop dat in overleg met bepaalde grote steden, bepaalde projecten worden bestudeerd. Deze studies zullen versneld worden en de Minister zal de evolutie op de voet volgen.

HOOFDSTUK III.

Vernieuwde huisvestingspolitiek.

A. Uiteenzetting van de Minister.

1. De wetgeving op het grondbeleid.

Ter inleiding deelt de Minister mede dat er inzake grondbeleid nog geen definitieve teksten voorhanden zijn. Het komt er thans op aan de mening te kennen van de bij deze zaak betrokken kringen. Ook het Parlement mag niet over het hoofd worden gezien. Wat er ook van zij, van een alomvattend « Wetboek over grondbeleid » is er in elk geval geen sprake.

a) Men vertrekt van volgend idee : de bouwgronden zouden moeten beschikbaar zijn voor degenen die willen bouwen. Achter de slogan « Een dak boven ieders hoofd » moet een realiteit en een recht schuil gaan. De eigenaars van bouwgronden mogen zonder reden hun gronden niet meer voor 10 of 20 jaar onbenut laten.

Waarom zijn de bouwgronden feitelijk in ons land zo duur?

Eenvoudigweg omdat het aanbod te klein is.

Sedert de wet van 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw werden op slechts 16 % van de percelen waarvoor de verkaveling was toegestaan huizen gebouwd.

Zeër veel kavels, waarvan sommige zelfs eigendom zijn van huisvestingsmaatschappijen, werden niet op de markt gebracht, zelfs al was er een verkavelingsvergunning.

b) Volgens het ontwerp zou elke eigenaar verplicht zijn de verkoopprijs van zijn grond aan te geven. Hij zou het recht hebben de prijs ervan vrij vast te stellen; nadien zou de prijs evenwel niet meer mogen worden verhoogd. Men zou tevens een belasting van 1 % kunnen invoeren op de aangegeven prijs.

Vanzelfsprekend zou iedereen percelen kunnen behouden voor persoonlijke doeleinden of voor zijn kinderen.

c) Een andere maatregel inzake grondbeleid zou hierin bestaan dat een inventaris wordt opgemaakt van alle bouwgronden en dat hun verkoopprijs wordt vastgesteld. Volgens de beste experts terzake, zouden er genoeg bouwgronden voorhanden zijn tot in het jaar 2000.

Men moet er evenwel rekening mee houden dat de behoeften op het stuk van de oppervlakte groter zijn geworden. Thans gebruikt men 150 tot 200 m² grond om een goedkope woning op te trekken. Vroeger stelde men zich met een veel kleinere oppervlakte tevreden.

La demande y est beaucoup moins forte. Les options politiques qui ont été prises en faveur de régions où la demande est abondante et l'offre inexistante vaudront-elles également pour les régions où l'offre est très supérieure à la demande?

A cet égard, il faut surtout songer à la rénovation des noyaux urbains. Le Gouvernement a-t-il défini une optique politique particulière en ce domaine.

Le Ministre a répondu qu'en accord avec plusieurs grandes villes, certains projets sont à l'étude. Ces études seront publiées et le Ministre suivra l'évolution de très près.

CHAPITRE III.

Une politique renouvelée en matière de logement.

A. Exposé du Ministre.

1) La législation sur la politique foncière.

En guise d'introduction, le Ministre signale qu'en matière de politique foncière, on ne dispose pas encore de textes définitifs. Il s'agit pour le moment de connaître l'opinion des différents milieux. On ne peut pas méconnaître non plus le rôle du Parlement. Quoi qu'il en soit, il n'est nullement question d'un « Code de la politique foncière » régissant l'ensemble de la question.

a) L'idée qui sert de point de départ est la suivante : les terrains à bâtir devraient être disponibles pour ceux qui désirent construire. L'idée d'« un toit à chacun » devrait couvrir un droit et une réalité. Les propriétaires de terrains à bâtir ne peuvent plus, sans raisons, laisser ceux-ci inutilisés durant 10 ou 20 ans.

Pourquoi les terrains à bâtir sont-ils en fait si chers dans notre pays?

Tout simplement parce que l'offre est trop restreinte.

Depuis la loi de 1962 sur l'organisation de l'aménagement et de l'urbanisme, on n'a construit des maisons que sur 16 % des parcelles pour lesquelles un lotissement avait été autorisé.

De très nombreuses parcelles, dont certaines appartiennent même à des sociétés de logement, n'ont pas été mises sur le marché même s'il y avait un permis de lotissement.

b) Le projet imposerait à chaque propriétaire l'obligation de déclarer le prix de vente de son terrain. Il aurait le droit de le fixer librement, mais ce prix ne pourrait plus être augmenté par après. En outre, on pourrait instaurer une taxe, par exemple de 1 %, sur le prix déclaré.

Il va de soi que chacun pourrait garder des parcelles à des fins personnelles ou pour ses enfants.

Une autre mesure en matière de politique foncière consisterait à inventorier tous les terrains à bâtir et fixer leur prix de vente. Suivant les meilleurs experts en la matière il semble que jusqu'en 2000 il y ait suffisamment de terrains à bâtir.

Il faut cependant tenir compte des augmentations de besoins en espace. Une maison sociale se construit actuellement sur 150 à 200 m². Autrefois on se contentait de superficies plus petites.

Bovendien bestaat overal de neiging om over een tweede verblijf te beschikken, wat trouwens volkomen rechtmatig is. Het aantal auto's neemt toe wat meebrengt dat meer plaats nodig is voor de wegen en alle andere collectieve uitrustingen, enz. Het is niettemin zo dat nog voldoende bouwgronden voorhanden zijn om aan al die behoeften te voldoen.

Voor de toekomst zal het onhoudbaar zijn, de grond nog verder te laten beschouwen als « geldbelegging ». Wij kunnen ons in dit land niet langer veroorloven, de beschikbare ruimte te laten gebruiken voor financiële operaties, waardoor zij onbruikbaar wordt voor de gemeenschap die er behoefte aan heeft.

d) De Minister is zinnens gronden ter beschikking te stellen van hen die recht hebben op de voordelen van de wet De Taeye zonder dat die personen daarom verplicht zijn die grond onmiddellijk te kopen.

Voor hen zou aldus een soort van « recht op de oppervlakte » bestaan. Die personen zouden de toelating hebben eerst te bouwen en vervolgens de grond te kopen tegen een bij voorbaat vastgestelde en in feite vaste prijs. Vanzelfsprekend zou die prijs aan het indexcijfer van de consumptieprijzen gekoppeld worden. De huurprijs van die gronden zou binnen redelijke perken liggen.

In afwachting dat het beoogde wetsontwerp klaar komt zullen de gemeenten eraan herinnerd worden dat reeds heel wat kan verwezenlijkt worden in het raam van de bestaande wetgeving.

In kleinere gemeenten waar men over geen instrumentarium en urbanisten inzake grondbeleid beschikt, zouden intercommunales moeten worden opgericht.

In 25 gemeenten bestaan er reeds regieën voor grondbeleid. De oprichting van regieën zou moeten veralgemeend worden. Zij zijn in hoofdzaak bestemd om een regulerende invloed op de prijs der bouwgronden uit te oefenen (sociaal doel). Zij zouden kunnen gestijfd worden door taxatie van de onbenutte bouwgronden tegen 1 %.

Onafgezien van de oprichting van regieën, zou men de gemeenten ertoe moeten aanzetten om proeven te doen met het zgn. opstalrecht.

Natuurlijk zullen de kredietmaatschappijen die leningen zullen moeten toestaan om op andermans grond te bouwen op deze kredietaanvragen niet gemakkelijk ingaan. Men zal pogen deze bezwaren via wettelijke beschikkingen op te vangen.

In afwachting dat het ontwerp wordt ingediend zal reeds gepoogd worden om deze beperkte oogmerken te realiseren. Daartoe word de publicatie van ministeriële omzendbrieven in het *Staatsblad* overwogen.

2. Regeringsmaatregelen tot aanmoediging van de woningbouw.

a) Openbare sector.

Deze maatregelen sluiten aan bij de Regeringsbeslissingen die tijdens de laatste weken werden genomen en die betrekking hadden op de Openbare Sector. Herinneren we even aan deze maatregelen.

- 1) Aanpassing van het basisprogramma 1972;
- 2) Bouw van 3 000 supplementaire sociale woningen door de Openbare Sector;
- 3) Versnelling van het investeringsrythme;
- 4) Verhoging van de kredieten bestemd voor de uitrusting van de sociale woonwijken (Wet Brunfaut).

De plus, on constate partout une tendance à avoir une seconde résidence, ce qui est d'ailleurs tout à fait légitime. Le nombre d'autos augmente, d'où la nécessité de plus d'espace pour les routes et tous autres équipements collectifs, etc. Néanmoins, les terrains à bâtir disponibles restent assez nombreux pour satisfaire tous ces besoins.

A l'avenir, il sera indispensable d'encore permettre de considérer les terrains comme un « placement ». Notre pays ne peut pas plus longtemps se payer le luxe de permettre que l'espace disponible soit utilisé pour des opérations financières, ce qui le rend inutilisable pour la communauté qui en a besoin.

Le Ministre a l'intention de mettre des terrains à la disposition des bénéficiaires de la loi De Taeye sans que ceux-ci soient pour autant tenus de les acheter immédiatement.

Il y aurait ainsi pour eux une espèce de « droit de superficie ». On permettrait à ces personnes de construire d'abord et d'acheter le terrain ensuite, à un prix ferme, fixé d'avance. Il est évident que ce prix serait rattaché à l'indice des prix à la consommation. Le loyer de ces terrains serait raisonnable.

Dans l'attente du projet de loi en cause, les communes se verront rappeler que la législation existante permet déjà beaucoup de réalisations.

Dans les communes de moindre importance, qui ne disposent ni d'instruments de travail, ni d'urbanistes pour leur politique foncière, il faudrait créer des intercommunales.

Des régies de politique foncière existent dans 25 communes. Il conviendrait que la création de ces régies se généralise. Elles ont surtout pour objet d'exercer une influence régulatrice sur le prix des terrains à bâtir (but social). Elles pourraient trouver des ressources dans une taxation au taux de 1 % pour les terrains à bâtir inutilisés.

Indépendamment de la création de ces régies, les communes devraient être incitées à procéder à des essais d'application du droit dit « de superficie ».

Les sociétés de crédit qui devront octroyer des prêts pour les constructions sur le terrain d'autrui ne réserveront évidemment pas aussi facilement une suite favorable à ces demandes de crédit. On s'efforcera de parer à ces objections par la voie de dispositions légales.

En attendant le dépôt du projet, on s'efforcera déjà de réaliser ces objectifs restreints. A cette fin, la publication de circulaires ministérielles au *Moniteur* est envisagée.

2. — Mesures gouvernementales d'encouragement à la construction de logements.

a) Secteur public.

Ces mesures se situent dans le prolongement des décisions gouvernementales qui ont été prises ces dernières semaines et qui concernent le secteur public. Rappelons brièvement ces mesures.

- 1) Adaptation du programme de base pour 1972;
- 2) Construction de 3 000 logements sociaux supplémentaires par le secteur public;
- 3) Accélération du rythme des investissements;
- 4) Majoration des crédits destinés à l'équipement des quartiers d'habitations sociales (Loi Brunfaut).

Dit geeft volgend resultaat :

Instelling	Definitief programma 1972 (miljoen F)	Onmiddellijk vrijgegeven kredieten (miljoen F)
Nationale Maatschappij voor de Huisvesting	9 700	4 467,5
Nationale Landmaatschappij	2 679	1 230
Woningfonds van de Bond der Kroostrijke Gezinnen	1 292	582,2
Totaal	13 671	6 279,7

Bovendien werden alle dossiers van werken die minder dan 20 miljoen F bedragen onmiddellijk vrijgegeven en dit zonder enige beperking. Daardoor zal het investeringsrythme nog worden versneld en zullen heel wat kleine en middelgrote ondernemingen, die veel arbeidskrachten tewerkstellen, werkgelegenheid vinden.

De vraag kan worden gesteld welk resultaat deze maatregelen zullen opleveren op het stuk van de stimulering van de bouwsector.

Welnu, in de openbare sector lagen een belangrijk aantal dossiers klaar, met de uitvoering waarvan onmiddellijk kon worden gestart. Voormelde maatregelen hebben dan ook als eerste resultaat opgeleverd dat men op dit ogenblik reeds effectief bezig is met de bouw van $\pm$ 6 700 woningen op het programma 1972, derwijze dat de aanwakkeringsmaatregelen reeds effect sorteren. Het is onbetwistbaar dat daardoor duizenden arbeiders uit de bouwsector opnieuw aan 't werk zijn kunnen gaan of tenminste niet werkloos zijn geworden. Hogervermelde cijfers zijn bovendien merkwaardig, om de volgende redenen :

De beide Nationale Maatschappijen zullen in 1972 1 230 miljoen F bestemmen voor de aankoop van gronden. Aldus zullen zij een belangrijke bijdrage kunnen leveren inzake grondbeleid.

De Nationale Maatschappij voor de Huisvesting en de Nationale Landmaatschappij zullen in 1972 respectievelijk 12 500 en 3 800 sociale woningen kunnen bouwen, zijnde samen 16 300. Het streefcijfer van het derde plan voor 1972 (14 800) zal aldus met niet minder dan 2 120 eenheden worden overtroffen.

Het Woningfonds van de Bond der Kroostrijke Gezinnen op zijn beurt zal in 1972 niet minder dan 2 400 leningen kunnen toestaan, zodat al de grote gezinnen, die in 1972 een bouwlening willen aangaan, effectief en onverwijld door het Woningfonds geholpen zullen kunnen worden.

Wat tenslotte de uitrusting van de sociale woonwijken betreft, zal in 1972 een krediet voorhanden zijn van niet minder dan 3 miljard F. De achterstand in deze uitrustingswerken zal dus volledig kunnen worden ingelopen.

b) Privé-Sector.

Door de hierboven uiteengezette beslissingen, is de openbare sector als het ware gangmaker gaan spelen om de wo-

Ces mesures aboutissent au résultat suivant :

Institution	Programme définitif 1972 (en millions de F)	Crédits libérés immédiatement (en millions de F)
Société nationale du Logement	9 700	4 467,5
Société nationale terrienne ...	2 679	1 230
Fonds du Logement de la Ligue des Familles Nom- breuses	1 292	582,2
Total	13 671	6 279,7

Par ailleurs, tous les dossiers de travaux d'un montant inférieur à 20 millions de F ont été libérés immédiatement sans la moindre limitation. Cette mesure sera de nature à accélérer encore le rythme des investissements et beaucoup de petites et moyennes entreprises à forte densité de main d'œuvre se verront de la sorte assurer du travail.

On peut se demander quelle incidence auront ces mesures sur la relance dans le secteur de la construction.

Or, dans le secteur public, un grand nombre de dossiers, dont l'exécution pouvait être entamée immédiatement, se trouvaient prêts. Aussi, les mesures précitées ont-elles eu pour premier résultat de faire construire effectivement dès à présent les quelque 6 700 logements prévus au programme 1972, de sorte que les mesures de relance sortent déjà leurs effets. Il est incontestable que cela permettra à des milliers de travailleurs du secteur de la construction de reprendre le travail ou, du moins, de ne pas devenir chômeurs. Les chiffres précités sont d'ailleurs significatifs pour les raisons suivantes :

Les deux sociétés nationales réserveront en 1972 un montant de 1 230 millions de F à l'acquisition de terrains. Elles pourront ainsi contribuer d'une manière importante à la politique foncière.

En 1972, la Société nationale du Logement et la Société nationale terrienne pourront construire respectivement 12 500 et 3 800 logements sociaux, soit 16 300 au total. L'objectif assigné par le troisième plan pour 1972 (14 180) sera donc dépassé de 2 120 unités.

Le Fonds du Logement de la Ligue des Familles nombreuses pourra, à son tour, accorder 2 400 prêts en 1972, de sorte que toutes les familles nombreuses qui voudront solliciter un prêt à la construction en 1972 pourront l'obtenir du Fonds du Logement effectivement et sans délai.

Enfin, pour l'équipement des quartiers d'habitations sociales, un crédit de 3 milliards de F sera disponible en 1972. Le retard existant dans ces travaux d'équipement pourra ainsi être entièrement comblé.

b) Secteur privé.

Grâce aux décisions rappelées ci-dessus, le secteur public a fait en quelque sorte office d'entraîneur afin de relancer

ningbouwsector opnieuw op gang te brengen. Het is echter duidelijk dat de privé-sector, die volgens het derde plan voor 2/3 van de woningbouwproductie moet instaan, eveneens en vooral een stimulans nodig had, te meer daar gebleken is dat de economische teruggang in de woningbouw totaal en uitsluitend in de privébouw gelocaliseerd is.

Daarom heeft de Regering beslist de bouwpremie conjunctureel te verhogen en tevens de aankooppremie en de saneringspremie aan te passen.

Wat betekenen deze maatregelen in het bijzonder?

1) De bouwpremie.

Er wordt aan de bestaande bouwpremie een conjuncturele toeslag toegevoegd van 40 000 F verhoogd met 20 % per kind ten laste, onder de volgende bijzondere voorwaarden :

— de premieaanvraag (formulier C) moet worden ingediend vanaf 1 april 1972 en vóór 31 december 1972;

— de aanvrager moet, te rekenen vanaf de datum dat de premie hem wordt toegezegd (notificatie), binnen 6 maanden, met de werken beginnen en binnen 18 maanden, na dezelfde datum, moet de ruwbouw voltooid zijn;

— de bouw van de woning waarvoor een premie is toegekend, mag nog niet begonnen zijn op 1 april 1972.

Rekening houdend met de huidige reglementering kan de nieuwe maatregel best geïllustreerd worden aan de hand van onderstaande tabel :

Inkomen (1)	Huidig bedrag van de bouwpremie (2)	Conjuncturele toeslag (2)	Totaal bedrag van de premie (2)
tot 151 600 F	60 000 F	40 000 F	100 000 F
van 151 601 tot 161 600 F ...	50 000 F	40 000 F	90 000 F
van 161 601 tot 171 600 F ...	35 000 F	40 000 F	75 000 F
van 171 601 tot 181 600 F ...	20 000 F	40 000 F	60 000 F

(1) Het betreft het netto-belastbaar inkomen dat verhoogd wordt met 9 000 F per kind ten laste (bedragen aan huidige index). Op te merken valt dat het steeds het inkomen betreft van 2 jaar voordien. (Voorbeeld: indien de aanvraag wordt ingediend in 1972 gelden de inkomsten van 1970) en dat voor de jonge gezinnen die minder dan 4 jaar gehuwd zijn op het ogenblik van de aanvraag, enkel het inkomen van de aanvrager alleen in aanmerking komt en niet het samengevoegd inkomen van de beide echtgenoten. Is het gezin minder dan 4 jaar gehuwd en werkt de aanvrager alleen dan mag zijn inkomen met 20 % worden verminderd.

(2) De premiebedragen worden in elk geval verhoogd met 20 % per kind ten laste.

Voorbeelden :

a) Een gezin met drie kinderen, waarvan het netto-belastbaar inkomen van 1970 lager was dan 178 600 F, zal in het nieuw systeem een premie ontvangen van 160 000 F.

le secteur de la construction de logements. Il est toutefois clair que c'est surtout le secteur privé — qui, selon le troisième plan, doit assurer les 2/3 de la construction de logements — qui avait besoin d'un stimulant, d'autant plus qu'il est apparu que la régression économique dans le secteur de la construction de logements est tout entière localisée dans le seul secteur de la construction de logements privés.

C'est pourquoi, le Gouvernement a décidé de majorer la prime à la construction d'un supplément conjoncturel et d'adapter également la prime à l'achat et la prime d'assainissement.

Quelle est la signification particulière de ces mesures ?

1) La prime à la construction

La prime existante à la construction est majorée d'un supplément conjoncturel de 40 000 F, augmenté de 20 % par enfant à charge, aux conditions particulières suivantes :

— la demande de la prime (formulaire C) doit être introduite à partir du 1^{er} avril 1972 et avant le 31 décembre 1972;

— à partir de la date où l'octroi de la prime lui est notifié, le demandeur dispose de 6 mois pour entamer les travaux tandis que le gros-œuvre doit être achevé dans les 18 mois à compter de cette même date;

— la construction du logement pour lequel la prime est accordée ne peut pas encore avoir été entamée au 1^{er} avril 1972.

Compte tenu de la réglementation actuelle, la nouvelle mesure est le mieux illustrée par le tableau ci-après :

Revenus (1)	Montant actuel de la prime à la construction (2)	Supplément conjoncturel (2)	Montant total de la prime (2)
jusque 151 600 F	60 000 F	40 000 F	100 000 F
de 151 601 à 161 600 F ...	50 000 F	40 000 F	90 000 F
de 161 601 à 171 600 F ...	35 000 F	40 000 F	75 000 F
de 171 601 à 181 600 F ...	20 000 F	40 000 F	60 000 F

(1) Il s'agit du revenu net imposable majoré de 9 000 F par enfant à charge (montants à l'indice actuel). A remarquer qu'il s'agit toujours des revenus afférents à l'avant-dernière année (exemple : si la demande est introduite en 1972, ce sont les revenus de 1970 qui doivent être pris en considération), et que pour les conjoints mariés depuis moins de quatre ans au moment de l'introduction de la demande de prime, les seuls revenus du demandeur sont pris en considération au lieu des revenus cumulés des deux conjoints. Si les conjoints sont mariés depuis moins de quatre ans et si le demandeur travaille, seul ses revenus sont affectés d'un abattement de 20 %.

(2) Les montants de la prime sont, de toutes façons, majorés de 20 % par enfant à charge.

Exemples :

a) Une famille ayant trois enfants à charge, dont le revenu net imposable en 1970 était inférieur à 178 600 F, obtiendra dans le nouveau système une prime de 160 000 francs.

b) Een gezin met één kind ten laste, waarvan beide echtgenoten minder dan 4 jaar gehuwd zijn en uit werken gaan, en waarvan het nettobelastbaar inkomen van de man alleen in 1970 de 160 000 F niet overtrof, zal een premie ontvangen van 120 000 F.

Er zij genoteerd dat de aanvragen die reeds voor 1 april 1972 werden ingediend, onder bepaalde voorwaarden eventueel zullen hernieuwd kunnen worden, voor zover de bouwwerken op die datum nog niet zijn aangevat. In die gevallen zal het meestal volstaan een nieuw formulier C in te dienen.

2) De aankooppremie.

Dit is de premie van de wet-De Taye die in de vorm van aankooppremie wordt toegekend voor de aankoop van een woning gebouwd door :

- de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting en haar erkende vennootschappen;
- de Nationale Landmaatschappij en haar erkende vennootschappen;
- de gemeenten en de intercommunale verenigingen.

De voorwaarden zijn dezelfde als die welke gelden voor het genot van de bouwpremie.

Het bedrag van de premie wordt verhoogd vanaf 1 april 1972 voor de woningen waarvan de bouw na die datum wordt aangevat. De huidige en nieuwe premiebedragen zijn als volgt vastgesteld :

Inkomen (1)	Huidig bedrag aankooppremie (2)	Nieuw bedrag aankooppremie (2)
tot 151 600 F	32 500 F	60 000 F
van 151 601 tot 161 600 F ...	27 000 F	50 000 F
van 161 601 tot 171 600 F ...	19 000 F	35 000 F
van 171 601 tot 181 600 F ...	11 000 F	20 000 F

(1) idem als bouwpremie (zie 1^o).

(2) idem als bouwpremie (zie 1^o).

Er zij opgemerkt dat de kopers van de sociale woningen die in groepsverband door de openbare sector worden gebouwd, nog andere voordelen genieten :

- de openbare uitrusting (wegenis, waterleiding, rioleering, enz.) worden 100 % door de Staat ten laste genomen;
- voor de woningen gebouwd door de Nationale maatschappijen en hun erkende vennootschappen wordt bovendien de weerslag van de B. T. W. geneutraliseerd; de registratierechten worden verminderd tot 1,5 % en het ereloon van de notaris tot 50 %.

3) De saneringspremie.

Dit is een aanmoedigingspremie voor de sanering van bestaande woningen. Zij wordt toegekend aan de eigenaars-bewoners die geen andere woning bezitten dan de

b) Une famille ayant un enfant à charge, dont les deux conjoints, mariés depuis moins de quatre ans, travaillent et dont le revenu net imposable du mari seul en 1970 ne dépasse pas 160 000 F, recevra une prime de 120 000 F.

Il y a lieu de remarquer que les demandes introduites déjà avant le 1^{er} avril 1972 pourront éventuellement être renouvelées dans certaines conditions, pour autant que les travaux n'aient pas été entamés à cette date. Dans ces cas, il suffira généralement d'introduire un nouveau formulaire C.

2) La prime à l'achat.

Il s'agit de la prime de la loi De Taye octroyée sous forme d'une prime à l'achat pour l'acquisition d'un logement construit par :

- la Société nationale du Logement et ses sociétés agréées;
- la Société nationale terrienne et ses sociétés agréées;
- les communes et les intercommunales.

Les conditions sont les mêmes que celles qui sont requises pour bénéficier de la prime.

Le montant de la prime sera majoré à partir du 1^{er} avril 1972 pour les logements dont la construction est entamée après cette date. Les montants actuels et nouveaux des primes sont fixés comme suit :

Revenus (1)	Montant actuel de la prime à l'achat (2)	Nouveau montant de la prime à l'achat (2)
jusque 151 600 F	32 500 F	60 000 F
de 151 601 à 161 600 F	27 000 F	50 000 F
de 161 601 à 171 600 F	19 000 F	35 000 F
de 171 601 à 181 600 F	11 000 F	20 000 F

(1) idem que prime à la construction (voir 1^o)

(2) idem que prime à la construction (voir 1^o)

Il y a lieu de remarquer que les acheteurs d'habitations sociales groupées construites par le secteur public bénéficient encore d'autres avantages :

- l'équipement public (voirie, canalisations d'eau, égouts, etc.) est pris en charge par l'Etat à 100 %;
- pour les logements construits par les Sociétés nationales et leurs sociétés agréées, la répercussion de la T. V. A. est également neutralisée; les droits d'enregistrement sont réduits à 1,5 % et les honoraires du notaire diminués de 50 %.

3) La prime d'assainissement.

Il s'agit d'une prime d'encouragement destinée à assainir les logements existants. Elle est accordée aux propriétaires occupants qui ne possèdent d'autre logement qu'un loge-

ongezonde en voor verbetering vatbare woning, die ze zelf betrekken en waaraan ze de noodzakelijke verbeteringswerken uitvoeren.

Ook in dit geval mag de aanvrager geen netto-belastbaar inkomen genieten dat hoger is dan 151 600 F + 9 000 F per kind ten laste (inkomen aan huidige index). Het gaat hier eveneens om het inkomen van twee jaar voordien (aanvraag ingediend in 1971 = inkomsten van 1970).

De premie bedraagt momenteel 25 % van de saneringskosten met een maximum van 15 000 F + 10 % (1 500 F) per kind ten laste.

De saneringspremie wordt verhoogd tot 25 000 F + 10 % (2 500 F) per kind ten laste voor de aanvragen ingediend na 1 april 1972 en voor zover de werken op die datum nog niet begonnen zijn.

B. — *Bespreking.*

1. *Woningbouw.*

Een lid wijst op de absolute noodzakelijkheid om de verschillende diensten en departementen te coördineren die bij het grondgebied, het woningbeleid enz. betrokken zijn. Deze coördinatie is vaak zoek. De diensten die ressorteren onder de bevoegdheid van het Ministerie van Financiën en met onteigeningen of verkopen van Staatsdomeinen belast zijn en het Ministerie van Openbare Werken zouden een beleid moeten volgen dat op dezelfde principes stoelt. Op dit ogenblik staan beide diensten met hun opvattingen vlak diametraal tegenover elkaar. In gebieden waar het beleid van het Ministerie van Openbare Werken gericht is op een prijsdaling van de gronden — bij voorbeeld in de groene zones — is daarentegen het Ministerie van Financiën erop uit om de Staatsgronden zo duur mogelijk te verkopen. De door dit Ministerie behaalde prijzen gelden bij voorbeeld heel vaak als referentieprijzen bij het vaststellen van de globale grondprijs in dit gebied. Voorts is het zo dat in de akten van verkoop van het Ministerie van Financiën — in dit geval het Comité van Aankoop — vaak rechten en clausules voorkomen ter bescherming van de koper die nadien door het beleid, dat het Ministerie van Openbare Werken voert, volkomen worden tegengesproken. Dit heeft tot gevolg dat in dergelijke aangelegenheden de rechtbank uiteindelijk het laatste woord krijgt. Ook zou moeten gezorgd worden voor een betere coördinatie tussen de onderscheiden diensten van het Ministerie van Openbare Werken en tevens van deze van Verkeerswegen. Er werden aanbestedingen gedaan voor autosnelwegen die nu nog niet voorkomen op sommige gewestplannen. Moest men het tracé en de timing van deze autosnelwegen voorafgaandelijk hebben gekend dan zouden deze gewestplannen een totaal ander uitzicht bieden. De vraag is derhalve op welke wijze de Regering voor de toekomst de feitelijke coördinatie zal organiseren niet alleen op het vlak van de conceptie maar ook op het vlak van de uitvoering tussen de betrokken departementen en diensten.

Het lid wenst dat deze ziekte waaraan het ganse staatsapparaat lijdt, uiteindelijk zal behandeld worden.

Volgens de Minister is het klaar dat het Bestuur van de Registratie zich aan de bepaalde prijs zal moeten houden. Het gaat immers niet op dat de ene administratie een andere houding aanneemt dan de andere. Terzake wordt met de diensten van het Ministerie van Financiën onderzocht welke maatregelen desgevallend genomen zullen moeten worden.

— Een lid vraagt op welke wijze een betere coördinatie tot stand kan worden gebracht inzake de constructie van sociale woningen zelf enerzijds en die van de wegenis die

ment insalubre et susceptible d'amélioration auquel ils effectuent des travaux d'amélioration nécessaires.

Dans ce cas aussi, le revenu net imposable du demandeur ne peut être supérieur à 151 600 F + 9 000 F par enfant à charge (revenu à l'indice actuel). Il s'agit également du revenu de l'avant-dernière année (demande faite en 1971 = revenus de 1970).

La prime s'élève actuellement à 25 % des frais d'assainissement avec un maximum de 15 000 F + 10 % (1 500 F) par enfant à charge.

La prime d'assainissement est portée à 25 000 + 10 % (2 500 F) par enfant à charge pour les demandes introduites après le 1^{er} avril 1972 et pour autant que les travaux n'aient pas été entamés à cette date.

B. — *Discussion.*

1. *Construction d'habitations.*

Un membre a insisté sur la nécessité absolue d'une coordination des divers services et départements concernés par la politique foncière, la politique du logement, etc. Cette coordination fait souvent défaut. Les services qui relèvent du Ministère des Finances et sont chargés des expropriations ou des ventes de domaines de l'Etat et le Ministère des Travaux publics devraient avoir une politique basée sur les mêmes principes. Actuellement, ces deux services sont souvent diamétralement opposés dans leurs conceptions. Dans certains cas où la politique du Ministère des Travaux publics poursuit une baisse du prix des terrains, par exemple dans les zones vertes, le Ministère des Finances cherche au contraire à vendre les terres de l'Etat aussi cher que possible. Les prix obtenus et faits par ce Ministère servent, par exemple, très souvent de prix de référence pour la fixation du prix global des terres dans une région. Par ailleurs, on trouve souvent dans les actes de vente du Ministère des Finances, en l'occurrence le Comité d'Acquisition, des droits et des clauses destinés à protéger l'acheteur et qui, par la suite, sont totalement contredits par la politique du Ministère des Travaux publics. Il s'ensuit que, pour ces dossiers, c'est finalement le tribunal qui a le dernier mot. Il faudrait ainsi assurer une meilleure coordination entre les différents services du Ministère des Travaux publics et ceux des Communications. Il y a eu des adjudications pour des autoroutes qui ne figurent pas encore dans certains plans de secteur. Si le tracé et le calendrier de ces autoroutes avaient été connus au préalable, ces plans de secteur auraient eu un tout autre aspect. En conséquence, il est permis de se demander comment le Gouvernement organisera à l'avenir, entre les divers départements et services intéressés, une coordination effective, non seulement au niveau de la conception, mais aussi sur le plan de l'exécution.

Le membre a exprimé le souhait que cette maladie dont souffre toute la machine de l'Etat soit enfin efficacement soignée.

Il est évident, estime le Ministre, que l'Administration de l'Enregistrement devra respecter le prix fixé. En effet, il est inadmissible que les attitudes diffèrent d'une administration à l'autre. On examine actuellement, avec les services du Ministère des Finances, les mesures qui devront éventuellement être prises en la matière.

Un membre a demandé comment on pourra réaliser une meilleure coordination en matière de construction d'habitations sociales d'une part et de construction de la voirie

ermee gepaard gaat anderzijds. Een wetsvoorstel zal dien- aangaande worden ingediend : wanneer zal het behandeld worden ?

— Het lid meent ter zake, dat de wegenis normaliter zou moeten aangelegd worden, vooraleer de bouw van de woningen wordt aangevangen. België, aldus het lid, heeft wel een politiek inzake autosnelwegen, maar schenkt voorts niet al te veel aandacht aan de gewone wegenbouw.

De Minister wijst er op dat het coördineren van verschillende departementen en diensten niet eenvoudig is en dikwijls spaak loopt. Voor wat aangaat het Departement van Openbare Werken zijn er heel wat verbeteringen in het verschiep.

Daar de beslissingen voorheen dienden genomen te worden door verschillende departementen, zullen vanaf nu de dossiers gemakkelijker kunnen afgehandeld worden. De Minister zal de problematiek met de medewerking van zijn ambtenaren pogen te regelen.

— Een lid verheugt er zich over dat de huisvestingspolitiek van nu af aan zal ressorteren onder de bevoegdheid van het departement van Openbare Werken. Niettemin trekt hij de opportuniteit van deze maatregel in twijfel, aangezien er gevaar bestaat dat aldus de sector van het Urbanisme ondergeschikt wordt gemaakt aan de andere diensten van het departement van Openbare Werken. Het gevaar is inderdaad groot dat de menselijke problematiek het zal moeten afleggen tegenover de techniek. Er zou een afzonderlijk Ministerie van Urbanisatie en de Huisvesting moeten worden opgericht, onder de bevoegdheid waarvan eventueel ook de gezinspolitiek zou kunnen ressorteren.

De Minister repliceert hierop dat er geen sprake van zal zijn het beleid van huisvesting en ruimtelijke ordening ondergeschikt te maken aan de politiek van autosnelwegen en waterwegen.

Integendeel herhaalt hij zijn vaste wil om de achterstand in de woningbouw in te lopen met dezelfde grote middelen, in hetzelfde tempo en met dezelfde aanpak waarmee sinds 1965 de achterstand in de nationale infrastructuur werd opgehaald.

Wat de samenvoeging van Huisvesting en Ruimtelijke Ordening betreft beschouwt hij zulks als noodzakelijk en definitief.

De Minister onderstreept dat deze materie volgens een bepaald protocol, onder de bevoegdheid ressorteert van de Staatssecretarissen.

Hierna de integrale tekst van het protocol :

Protocol betreffende de verdeling van de bevoegdheden en taken tussen de Minister van Openbare Werken en de Staatssecretarissen voor Huisvesting en Ruimtelijke Ordening, toegevoegd aan de Minister van Openbare Werken.

1. Territoriale bevoegdheid.

a) De bevoegdheden van de Staatssecretarissen voor Huisvesting en Ruimtelijke Ordening, toegevoegd aan de Minister van Openbare Werken, zijn geografisch verdeeld.

b) De heer G. Breyne, Senator, gewezen Minister, Staatssecretaris voor Huisvesting en Ruimtelijke Ordening, toegevoegd aan de Minister van Openbare Werken, is bevoegd voor het Vlaamse gewest.

c) In afwachting dat de grenzen van de gewesten bij wet worden vastgesteld bij toepassing van artikel 107^{quater} van

qui doit l'accompagner d'autre part. Une proposition de loi ayant cet objet sera déposée : quand sera-t-elle examinée ?

— Le membre a estimé que la voirie devrait normalement être réalisée avant de commencer la construction des habitations. La Belgique, a-t-il déclaré, a une politique en matière d'autoroutes, mais ne s'occupe guère de la construction de la voirie ordinaire.

Le Ministre a souligné que la coordination de plusieurs départements et services n'est pas chose facile et qu'elle fait souvent fausse route. En ce qui concerne le département des Travaux publics, de nombreuses améliorations sont en perspective.

Etant donné qu'auparavant les décisions devaient être prises par différents départements, à partir de maintenant l'examen des dossiers pourra se faire plus facilement. Le Ministre s'efforcera, avec l'aide de ses fonctionnaires, de régler ces problèmes.

— Un membre s'est félicité de ce que la politique du logement soit à présent du ressort du département des Travaux publics. Il a toutefois mis en doute l'opportunité de cette mesure, étant donné que le secteur de l'Urbanisme risque d'être subordonné aux autres services du département des Travaux publics. Le risque existe en effet que les problèmes humains cèdent le pas à la technique. Il conviendrait de créer un Ministère distinct de l'Urbanisme et du Logement, département englobant éventuellement la politique familiale.

Le Ministre a répliqué qu'il n'est pas question de subordonner la politique du logement et de l'aménagement du territoire à la politique en matière d'autoroutes et de voies d'eau.

Au contraire, il a répété qu'il a la ferme intention de rattraper le retard en matière de construction de logements avec le même déploiement de ressources, au même rythme et avec le même dynamisme qui ont caractérisé depuis 1965 les travaux de rattrapage en matière d'infrastructure nationale.

Il considère comme indispensable et définitive d'adjonction des secteurs du logement et de l'aménagement du territoire.

Le Ministre a souligné qu'au terme d'un protocole, cette matière est de la compétence des Secrétaires d'Etat.

Ce protocole est libellé comme suit :

Protocole sur la répartition des attributions et des tâches entre le Ministre des Travaux publics et les Secrétaires d'Etat au Logement et à l'Aménagement du Territoire, adjoints au Ministre des Travaux publics.

1. — Compétence territoriale.

a) Les attributions des Secrétaires d'Etat au Logement et à l'Aménagement du Territoire, adjoints au Ministre des Travaux publics, sont réparties géographiquement.

b) M. G. Breyne, Sénateur, ancien ministre, Secrétaire d'Etat au Logement et à l'Aménagement du Territoire, adjoint au Ministre des Travaux publics, est compétent pour la région flamande.

c) En attendant que la loi fixe les limites des régions en application de l'article 107^{quater} de la Constitution, on

de Grondwet wordt beschouwd dat het Vlaamse gewest overeenstemt met het Nederlandse taalgebied.

d) De heer A. Califice, Lid van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, Staatssecretaris voor Huisvesting en Ruimtelijke Ordening, toegevoegd aan de Minister van Openbare Werken, is bevoegd voor het Waalse gewest.

e) In afwachting dat de grenzen van de gewesten bij wet worden vastgesteld bij toepassing van artikel 107^{quater} van de Grondwet, wordt beschouwd dat het Waalse gewest het Franse en het Duitse taalgebied omvat.

f) De heer J. De Saeger, Minister van Openbare Werken, is bevoegd voor het gewest Brussel.

g) In afwachting dat de grenzen van de gewesten bij wet worden vastgesteld bij toepassing van artikel 107^{quater} van de Grondwet, wordt het administratief arrondissement Hoofdstad Brussel (de 19 gemeenten) beschouwd als zijnde het gewest Brussel.

2. Materiële bevoegdheid.

De bevoegdheid van de Staatssecretarissen reikt tot de uitvoering van de volgende wetten in het kader van de sub 3 nader omschreven bevoegdheden :

— de wet van 29 maart 1962, houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en de stedenbouw, gewijzigd bij de wet van 22 april 1970 en van 12 december 1970;

— de wetten gecoördineerd bij koninklijk besluit van 10 december 1970, houdende de Huisvestingscode, bekrachtigd bij de wet van 2 juli 1971;

— de wet van 15 april 1949 tot instelling van een Nationaal Fonds voor de Huisvesting, gewijzigd bij de wet van 27 juni 1956 en van 29 mei 1970;

— de wet van 30 december 1970 op de economische expansie;

— de koninklijke besluiten n° 2 van 18 april 1967 en n° 92 van 11 november 1967, betreffende de gezondmaking van de steenkolenvestigingen;

— artikel 76, 7°, eerste lid van de Gemeentewet en de wet van 10 april 1841, betreffende de buurtwegen.

De bevoegdheid van de Staatssecretarissen zal kunnen uitgebreid worden bij wijziging van dit protocol naarmate nieuwe wetten van kracht zullen worden inzonderheid wat het grondbeleid en de sanering van de industrievestigingen betreft.

3. Bevoegdheden van de Staatssecretarissen.

In die aangelegenheden hebben de bevoegdheden van de Staatssecretarissen enkel betrekking op die zaken waarvan het voorwerp integraal is gelocaliseerd op het grondgebied van het ene of het andere gewest.

In het kader van die bevoegdheden :

a) bezitten de Staatssecretarissen de ministeriële handtekening, inbegrepen de mede-ondertekening van koninklijke besluiten;

b) nemen zij de maatregelen tot uitvoering van de sub 2 opgesomde wetten en verrichten zij alle studies van aard om een goede uitvoering van de wetten en reglementen in hun gewest te verzekeren;

c) dragen zij de politieke verantwoordelijkheid voor hun activiteiten en antwoorden zij inzonderheid op de mondelinge en schriftelijke parlementaire vragen alsmede op de interpellaties;

considère que la région flamande coïncide avec la région de langue flamande.

d) M. A. Califice, membre de la Chambre des Représentants, Secrétaire d'Etat au Logement et à l'Aménagement du Territoire, adjoint au Ministre des Travaux publics, est compétent pour la région wallonne.

e) En attendant que la loi fixe les limites des régions en application de l'article 107^{quater} de la Constitution, on considère que la région wallonne comprend les régions de langue française et de langue allemande.

f) M. J. De Saeger, Ministre des Travaux publics, est compétent pour la région bruxelloise.

g) En attendant que la loi fixe les limites des régions en application de l'article 107^{quater} de la Constitution, on considère comme région bruxelloise l'arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale (les 19 communes).

2. — Compétence matérielle.

La compétence des Secrétaires d'Etat s'étend à l'exécution des lois ci-après, dans le cadre des attributions précisées sub 3 :

— la loi du 29 mars 1962, organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, modifiée par les lois des 22 avril 1970 et 12 décembre 1970,

— les lois coordonnées par l'arrêté royal du 10 décembre 1970 portant le Code du Logement, confirmé par la loi du 2 juillet 1971,

— la loi du 15 avril 1949 instituant un Fonds national du Logement, modifiée par les lois des 27 juin 1956 et 29 mai 1970,

— la loi du 31 décembre 1970 sur l'expansion économique,

— les arrêtés royaux n° 2 du 18 avril 1967 et n° 92 du 11 novembre 1967 sur l'assainissement des sites charbonniers,

— l'article 76, 7°, alinéa 1, de la loi communale et la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux.

La compétence des Secrétaires d'Etat pourra être étendue par modification du présent protocole au fur et à mesure que des lois nouvelles entreront en vigueur, notamment en matière de politique foncière et d'assainissement des sites industriels.

3. — Attributions des Secrétaires d'Etat.

En ces matières, les attributions des Secrétaires d'Etat concernent les seules affaires dont l'objet est localisé intégralement sur le territoire de l'une ou de l'autre région.

Dans le cadre de ces attributions, les Secrétaires d'Etat

a) disposent de la signature ministérielle, y compris le contreseing des arrêtés royaux;

b) prennent les mesures d'exécution des lois énumérées sub 2 et entreprennent toutes études de nature à assurer une bonne exécution des lois et règlements dans leur région;

c) assument la responsabilité politique de leurs activités et notamment répondent aux questions parlementaires orales et écrites, ainsi qu'aux interpellations;

d) nemen zij de gepaste initiatieven met het oog op de verbetering van de huisvesting, de stedelijke vernieuwing, de goede ruimtelijke ordening, de bescherming en de verbetering van het leefmilieu in hun gewest.

Dergelijke initiatieven kunnen verder reiken dan de bevoegdheden waarvan de voorwerpen sub 2 zijn opgesomd en inzonderheid buiten het kader treden van de uitvoering sensu stricto van de voormelde wetten. Indien die initiatieven evenwel een weerslag kunnen hebben op andere gewesten moet er voorafgaandelijk worden over beraadslaagd en de beslissing moet door de Minister van Openbare Werken worden getroffen.

Indien zij zulks nuttig achten, kunnen de staatssecretarissen voor de Huisvesting en de Ruimtelijke Ordening, het advies vragen van de Minister van Openbare Werken.

4. *Dossiers die tot de bevoegdheid van de Staatssecretarissen behoren.*

a) Het Bestuur maakt de dossiers, die tot de bevoegdheid van de Staatssecretarissen behoren, rechtstreeks aan hen over en deze zenden ze rechtstreeks terug naar het Bestuur.

Wanneer de Staatssecretaris afwijkt van de adviezen en voorstellen van het Hoofdbestuur, maakt hij hem de redenen daartoe bekend.

b) Worden aan de Minister voorgelegd, de dossiers die een principeskwestie doen rijzen, die aanleiding kunnen geven tot rechtspraak of die een precedent zouden kunnen scheppen waarbij het algemeen beleid terzake in het gedrang komt. Het initiatief tot het overmaken aan de Minister kan genomen worden hetzij door de Staatssecretaris, hetzij door het Bestuur dat in dit geval een afschrift van zijn nota voor de Minister aan de Staatssecretaris laat geworden.

c) In geval van twijfel nopens de respectievelijke bevoegdheden van de Minister en van de Staatssecretarissen worden de dossiers tot de Minister gericht.

d) Wanneer een dossier een advies bevat of voorwaarden, voorgesteld hetzij door besturen van het Departement van Openbare Werken die de sub 2 opgesomde aangelegenheden niet rechtstreeks behandelen, hetzij door instellingen van openbaar nut of door intercommunale verenigingen voor autosnelwegen waarover de Minister van Openbare Werken de controle voert, mag de Staatssecretaris van dit advies of van die voorwaarden niet afwijken tenzij met eensluidend advies van de Minister.

Zulks geldt eveneens voor de vergunningsaanvragen uitgaande van die besturen, instellingen en intercommunale verenigingen in uitvoering van de wet, houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw.

5. *Bevoegdheden en taken van de Minister.*

a) De Minister van Openbare Werken is alleen verantwoordelijk voor het algemeen beleid en voor de organisatie van het Departement en zulks in het kader van het Regeeringsbeleid. Hij oefent zijn bevoegdheden uit volgens de klassieke beheersprocedures: koninklijke besluiten, ministeriële besluiten en administratieve omzendbrieven. Bovendien preciseert hij het te volgen beleid in Kabinetsnota's en nota's van algemeen beleid die ter kennis worden gebracht van de Staatssecretarissen en van het Bestuur.

De Minister raadpleegt de Staatssecretarissen in verband met de regionale aspecten van zijn algemeen beleid.

b) de Staatssecretarissen doen aan de Minister alle voorstellen en suggesties die zij in dat verband gepast achten.

d) prennent les initiatives appropriées en vue de l'amélioration de l'habitat, de la rénovation urbaine, du bon aménagement des lieux, de la sauvegarde et de l'amélioration de l'environnement dans leur région.

De telles initiatives peuvent s'étendre au-delà des compétences dont les objets sont énumérés sub 2 et notamment déborder du cadre de l'exécution sensu stricto des lois précitées. Néanmoins, lorsque ces initiatives peuvent avoir des répercussions sur les autres régions, elles font l'objet d'une concertation préalable et la décision revient au Ministre des Travaux publics.

Les Secrétaires d'Etat au Logement et à l'Aménagement du territoire peuvent, s'ils le jugent utile, demander l'avis du Ministre des Travaux publics.

4. — *Dossier du ressort des Secrétaires d'Etat.*

a) L'Administration transmet directement aux Secrétaires d'Etat les dossiers qui entrent dans leur compétence et ceux-ci les renvoient directement à l'Administration.

Lorsque le Secrétaire d'Etat s'écarte des avis et propositions faites par l'Administration centrale, il en fait connaître les motifs à celle-ci.

b) Sont soumis au Ministre les dossiers qui soulèvent une question de principe, qui peuvent faire naître une jurisprudence ou qui risquent de créer un précédent mettant en cause la politique générale en la matière. L'initiative de cet envoi au Ministre peut être prise soit par le Secrétaire d'Etat, soit par l'Administration qui, dans ce cas, envoie au Secrétaire d'Etat copie de sa Note au Ministre.

c) En cas de doute sur les compétences respectives du Ministre et des Secrétaires d'Etat, les dossiers sont adressés au Ministre.

d) Lorsqu'un dossier comporte un avis ou des conditions proposées soit par des administrations du Département des Travaux publics qui ne traitent pas directement les matières énumérées sub 2, soit par des organismes d'intérêt public ou par des intercommunales d'autoroutes, contrôlés par le Ministre des Travaux publics, le Secrétaire d'Etat ne peut s'écarter de cet avis ou de ces conditions que moyennant avis conforme du Ministre.

Il en va de même pour les demandes de permis sollicités par ces administrations, organismes et intercommunales d'autoroutes, en exécution de la loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

5. — *Compétence et attributions du Ministre.*

a) Le Ministre des Travaux publics est seul responsable de la politique générale et de l'organisation du Département et ce dans le cadre de la politique gouvernementale. Il exerce ses attributions selon les procédés classiques de gestion : arrêtés royaux, arrêtés ministériels et circulaires administratives. En outre, il précise la politique à suivre dans des Notes de Cabinet et des Notes de politique générale qui sont portées à la connaissance des Secrétaires d'Etat et de l'Administration.

Le Ministre consulte les Secrétaires d'Etat en ce qui concerne les aspects régionaux de la politique générale.

b) Les Secrétaires d'Etat font au Ministre toutes propositions et suggestions qu'ils jugent utiles en cette matière.

6. Politieke verantwoordelijkheid.

De Minister en de Staatssecretarissen dragen elk voor zich de politieke verantwoordelijkheid van hun beslissingen. De solidaire politieke verantwoordelijkheid van de Minister en van de Staatssecretaris kan slechts worden ingeroepen wanneer het advies van de Minister gevraagd werd en de beslissing van de Staatssecretaris conform dit advies is.

7. Internationale betrekkingen.

Ten einde de onontbeerlijke eenheid van opvatting ten opzichte van de vreemde landen en de internationale instellingen te vrijwaren is de Minister van Openbare Werken alleen verantwoordelijk voor de betrekkingen ermee. De Staatssecretarissen worden door hem geraadpleegd in verband met kwesties die hun gewest aanbelangen of zij delen hem op eigen initiatief hun adviezen en voorstellen mede.

Voor de zaken waarvan het voorwerp evenwel integraal gelokaliseerd is in het Vlaamse of in het Waalse gewest kunnen dergelijke betrekkingen evenwel tot stand gebracht worden met de ene of de andere Staatssecretaris volgens modaliteiten die door de Minister voor elk geval worden vastgelegd.

8. Beheer van de kredieten.

De Minister van Openbare Werken beheert zelf de op de begroting voorkomende kredieten. De Staatssecretarissen zullen evenwel verantwoordelijk zijn voor de kredieten waarover zij zelf mogen beschikken volgens de hiernavolgende modaliteiten :

a) De kredieten betreffende de zones voor industriële ondernemingen, voor ambachtelijke ondernemingen en voor de dienstensector worden verdeeld volgens de verdelingsleutel vastgesteld inzake regionale economische expansie (Ministerie van Economische Zaken).

De vastlegging van de uitgaven geschiedt op initiatief van de Staatssecretarissen, ieder voor hun gewest.

b) Het programma van de toegangswegen tot de zones zal, omwille van het feit dat zij niet tot de bevoegdheid van de Staatssecretarissen behoren, worden opgemaakt door de Minister na raadpleging van de Staatssecretarissen ieder voor hun gewest. Wat dat betreft behoort de vastlegging van de uitgaven tot de bevoegdheid van de Minister.

c) De sanering van de steenkolenvestigingen valt buiten de verdeling. De vastlegging van de kredieten behoort tot de bevoegdheid van de Staatssecretarissen, ieder voor hun gewest, rekening houdend met de behoeften waarvan het programma door de Minister wordt vastgesteld.

d) In afwachting van de toepassing van objectieve criteria worden de kredieten voor de infrastructuur en de uitrusting van de sociale woningen niet voorafgaandelijk verdeeld. De vastleggingen van de uitgaven op initiatief van de Staatssecretarissen worden gecompabiliseerd naarmate de dossiers op initiatief van de Staatssecretarissen worden voorgelegd. Het comptabiliseren van de uitgaven geschiedt met aanduiding van de bestemming voor een der drie gewesten, het Vlaamse, het Waalse of het Brusselse. De Staatssecretarissen worden tenminste maandelijks op de hoogte gehouden van de toestand der vastleggingen.

e) De kredieten voor studies betreffende de ruimtelijke ordening en de stedenbouw (art. 12.02 van de Buitengewone Begroting) worden na raadpleging van de Staatssecretarissen door de Minister verdeeld in drie delen : voor het Vlaamse gewest, het Waalse gewest en het gewest Brussel. Na verdeling beschikken de Staatssecretarissen over de hun toegewezen kredieten en leggen zij de uitgaven vast.

6. — Responsabilité politique.

Le Ministre et les Secrétaires d'Etat portent la responsabilité politique exclusive de leurs décisions. La responsabilité politique solidaire du Ministre et du Secrétaire d'Etat ne peut être invoquée que, lorsque l'avis du Ministre ayant été sollicité, la décision du Secrétaire d'Etat a été conforme à cet avis.

7. — Relations internationales.

En vue de sauvegarder l'unité de vues indispensable vis-à-vis des pays étrangers et des organismes internationaux, le Ministre des Travaux publics est seul responsable des relations avec ceux-ci. Les Secrétaires d'Etat sont consultés par lui sur les questions qui concernent leur région ou lui font part d'initiative de leurs avis et propositions.

Néanmoins, pour les affaires dont l'objet est localisé intégralement dans la région flamande ou la région wallonne, de telles relations peuvent être établies avec l'un ou l'autre des Secrétaires d'Etat, selon les modalités fixées par le Ministre pour chaque cas.

8. — Gestion des crédits.

Le Ministre des Travaux publics gère lui-même les crédits repris au budget. Toutefois, les Secrétaires d'Etat seront responsables des crédits qui leur sont alloués en propre, selon les modalités ci-après :

a) Les crédits relatifs aux zonings industriels, artisanaux et de service seront répartis selon la clé de répartition fixée en matière d'expansion économique régionale (Ministère des Affaires économiques).

L'engagement des dépenses est de l'initiative des Secrétaires d'Etat, chacun pour sa région.

b) Le programme des voies d'accès aux zonings, du fait qu'ils ne relèvent pas de la compétence des Secrétaires d'Etat, sera établi par le Ministre après consultation des Secrétaires d'Etat chacun pour sa région. En cette matière, l'engagement des dépenses est du ressort du Ministre.

c) L'assainissement des sites charbonniers est hors répartition. L'engagement des crédits est du ressort des Secrétaires d'Etat, chacun pour sa région, compte tenu des besoins dont le programme sera arrêté par le Ministre.

d) En attendant l'application de critères objectifs, les crédits relatifs à l'infrastructure et à l'équipement des logements sociaux ne font pas l'objet d'une répartition préalable. L'engagement des dépenses à l'initiative des Secrétaires d'Etat sera comptabilisé au fur et à mesure de la présentation des dossiers à l'initiative des Secrétaires d'Etat. La comptabilisation des dépenses se fait avec indication de l'appartenance à l'une des trois régions flamande, wallonne ou bruxelloise. Les Secrétaires d'Etat sont tenus au courant au moins mensuellement de la situation des engagements.

e) Les crédits relatifs aux études en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme (art. 12.02 du Budget extraordinaire) sont répartis par le Ministre après consultation des Secrétaires d'Etat en trois parties pour la région flamande, pour la région wallonne et pour la région bruxelloise. Après répartition, les Secrétaires d'Etat disposent des crédits qui leur sont alloués et engagent les dépenses.

De studies over algemeen beleid blijven buiten verdeling en behoren tot de uitsluitende bevoegdheid van de Minister.

f) Voor de hiervoren niet vermelde aangelegenheden zullen later objectieve verdelingscriteria worden vastgesteld. In afwachting daarvan zal de Minister die verdeling vaststellen na raadpleging van de Staatssecretarissen.

9. *M. C. E. S. C. Interministerieel Comité voor het Leefmilieu-Commissies.*

a) De Staatssecretarissen stellen samen met de Staatssecretarissen voor Vlaamse en Waalse Streekeconomie de nota's op voor het M. C. E. S. C. betreffende de zones voor industriële ondernemingen, voor ambachtelijke ondernemingen en voor de dienstensector, alsmede de sanering van de steenkolenvestigingen, en onderteken ze samen met hen.

Zij richten ze tot de Minister die ze aan het M. C. E. S. C. overmaakt eventueel samen met een nota met opmerkingen waarvan een afschrift aan de Staatssecretaris wordt overgemaakt.

Zij zijn vertegenwoordigd door een persoon die zij aanduiden in de Interdepartementale Commissie voor de Coördinatie van het Streekbeleid (I. C. C. S.).

b) De Staatssecretarissen zullen deel uitmaken van het Interministerieel Comité voor het Leefmilieu indien het wordt opgericht en zullen een afgevaardigde naar keuze aanduiden bij elke Interdepartementale Commissie die met die aangelegenheid verband houdt.

c) De Staatssecretarissen zullen een afgevaardigde aanduiden in de Commissies die bij het Departement van Openbare Werken aangelegenheden onderzoeken die behoren tot hun bevoegdheid zoals omschreven sub 2. De Voorzitter en de Secretaris van die Commissies worden door de Minister aangesteld.

10. *Coördinatie van de werkzaamheden.*

De Minister staat in voor de coördinatie tussen de werkzaamheden van de Staatssecretarissen en van het Departement en ook voor die met de andere Departementen.

11. *Vaste Contactcommissies.*

a) Een vaste contactcommissie omvat twee afgevaardigden van elk der drie kabinetten.

De Minister duidt de voorzitter en de secretaris ervan aan.

b) De Commissie vergadert elke week op vaste dagen en uren.

c) Elk Kabinet zal, hetzij dossiers, hetzij kwesties kunnen voorleggen waarvoor overleg nuttig lijkt.

12. *Administratieve reorganisatie.*

a) De Algemene Directie van Stedebouw en van de Ruimtelijke Ordening, de Algemene Directie van de Huisvesting alsmede de dienst die zich bezig houdt met de dossiers betreffende de uitrusting en de infrastructuur van de sociale woningen alsmede de infrastructuur en de uitrusting van de zones voor industriële ondernemingen, voor ambachtelijke ondernemingen en voor de dienstensector, worden zodanig gereorganiseerd dat er drie secties zijn die overeenstemmen met de drie gewesten.

b) Er bestaat reeds een speciale dienst voor de gezondmaking van de steenkolenvestigingen te Charleroi voor het Waalse gewest en een andere te Hasselt voor het Vlaamse gewest.

Les études de politique générale restent hors répartition et sont du ressort exclusif du Ministre.

f) Pour les matières non visées ci-dessus, des critères objectifs de répartition seront fixés ultérieurement. En attendant cette fixation, le Ministre déterminera cette répartition, après consultation des Secrétaires d'Etat.

9. — *C. M. C. E. S., Comité interministériel de l'environnement, Commissions.*

a) Les Secrétaires d'Etat rédigent et signent conjointement avec les Secrétaires d'Etat à l'Economie régionale flamande et wallonne les notes au C. M. C. E. S. ayant trait aux zonings industriels, artisanaux et de services, ainsi que l'assainissement des sites charbonniers.

Ils les adressent au Ministre qui les transmet au C. M. C. E. S. en y joignant éventuellement une note d'observations, dont copie est envoyée au Secrétaire d'Etat.

Ils sont représentés par une personne qu'ils désignent à la Commission interdépartementale pour la coordination de la politique régionale (C. I. C. P. R.).

b) Les Secrétaires d'Etat feront partie du Comité interministériel de l'Environnement en cas de création de celui-ci et désigneront un délégué de leur choix à toute Commission interdépartementale sur cette matière.

c) Les Secrétaires d'Etat désigneront un délégué dans les Commissions créées au sein du Département des Travaux publics, qui examinent des matières relevant de leur compétence telle qu'elle est définie sub 2. Le Président et le Secrétaire de ces Commissions sont désignés par le Ministre.

10. — *Coordination des activités.*

Le Ministre assure la coordination entre les activités des Secrétaires d'Etat et du Département, comme aussi celle avec les autres Départements.

11. — *Commission permanente de contact.*

a) Une Commission permanente de contact comprend deux délégués de chacun des trois cabinets.

Le Ministre en désigne le président et le secrétaire.

b) La Commission se réunit chaque semaine à jour et heure fixes.

c) Chaque cabinet pourra soumettre soit des dossiers, soit des questions pour lesquelles une concertation semble utile.

12. — *Réorganisation administrative.*

a) La Direction générale de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire, la Direction générale du Logement, ainsi que le service s'occupant des dossiers relatifs à l'équipement et à l'infrastructure des logements sociaux ainsi qu'à l'infrastructure et à l'équipement des zonings industriels, artisanaux et de service seront réorganisés de façon à avoir trois sections correspondant aux trois régions.

b) Il existe déjà un service spécial pour l'assainissement des sites charbonniers à Charleroi pour la région wallonne et un autre à Hasselt pour la région flamande.

c) Zodra de hiervoren in punt a) vermelde reorganisatie zal doorgevoerd zijn, zullen de Staatssecretarissen rechtstreeks permanente contacten hebben met de hogere ambtenaren die de administratieve diensten voor het betrokken gewest leiden.

d) Op datzelfde ogenblik zullen de dossiers niet meer overgezonden moeten worden langs de directeurs-generaal of het secretariaat-generaal van het Departement doch rechtstreeks van de leidende ambtenaar naar de Staatssecretarissen en vice-versa kunnen gaan.

Dit nieuwe stelsel zal nader worden uitgewerkt met een administratief reglement met de bedoeling enerzijds de ambtenaren, die een centrale functie bekleden, te ontlasten van de toepassingsdossiers doch tevens ze op de hoogte te houden van hetgeen er in de secties gebeurt.

De te treffen oplossing zal mutatis mutandis steunen op de regelen vastgelegd voor de verdeling van de taken tussen de Minister en de Staatssecretarissen.

e) De hiervoren uiteengezette procedure zal slechts van kracht kunnen worden wanneer het Begrotingscomité zijn instemming zal betuigd hebben met de nodige aanpassing van de kaders van de algemene directies en betrokken diensten.

* * *

— Aan een lid dat vraagt welke criteria worden toegepast voor de verdeling van de globale kredieten inzake volkshuisvesting, antwoordt de Minister dat dit tot de bevoegdheid van de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting behoort. De toekenning van globale cijfers werd toevertrouwd aan de 3 maatschappijen volgens hun eigen verdelingscriteria.

De Nationale Maatschappij voor de Huisvesting past de volgende criteria toe :

- het aantal gezinnen (coëfficiënt 50);
- de stijging van het bevolkingscijfer (coëfficiënt 10);
- de bevolking van de grote agglomeraties (coëfficiënt 10);
- de bij de R. M. Z. aangesloten werknemers (coëfficiënt 10);
- de ouderdom van de bestaande woningen (coëfficiënt 10);
- het aantal krotwoningen (coëfficiënt 10).

— Een lid doet opmerken dat de prijzen van de sociale woningen te hoog worden.

De vraag rijst hoe de Regering, naast alles wat zij reeds heeft gedaan, te werk zal gaan om te helpen zoeken naar goedkoper bouwmethoden.

Wat de bouwkosten betreft, is de Minister er persoonlijk van overtuigd dat groepsbouw het beste middel is om de kosten te drukken. Er zijn vanzelfsprekend nog andere factoren, o.m. de rationele organisatie van de ondernemingen en de industrialisatie van het bouwbedrijf.

Spijt een inspanning van de overheidssector (zo bestond gedurende 3 jaar 50 % van de door de Nationale Landmaatschappij opgetrokken woningen uit geprefabriceerde woningen), heeft die industrialisering tot dusver geen merkelijke algemene invloed gehad op de kostprijs van de woningen.

Er zijn gelukkig uitzonderingen op de regel. Zo werden te Tiselt bij Mechelen, onlangs woningen in gebruik genomen, waarvan de prijs rond 600 000 F schommelde, en een uitbreiding tegen dezelfde prijs is daar in uitzicht gesteld. Over het algemeen meent de Minister nochtans dat het Regeeringsbeleid beperkt moet blijven tot het geven van dezelfde

c) Dès que la réorganisation prévue ci-dessus au point a) aura été réalisée, les Secrétaires d'Etat auront des contacts permanents directs avec les fonctionnaires supérieurs dirigeant les services administratifs pour la région concernée.

d) A ce même moment, les dossiers ne devront plus transiter par les directeurs généraux ou le secrétariat général du Département, mais passer directement du fonctionnaire dirigeant la section au Secrétaire d'Etat et vice versa.

Un règlement administratif mettra ce nouveau système au point avec le double souci, d'une part, de débarrasser les fonctionnaires occupant un poste central des dossiers d'application, mais aussi, d'autre part, de les tenir informés de ce qui se passe dans les sections.

La solution à intervenir s'inspirera mutatis mutandis des règles établies pour la répartition des tâches entre le Ministre et les Secrétaires d'Etat.

e) La procédure préconisée ci-dessus ne pourra entrer en vigueur que lorsque le Comité du Budget aura marqué son accord sur l'adaptation nécessaire des cadres des directions générales et services concernés.

* * *

— A un membre, qui demandait les critères de répartition des crédits globaux du logement social, le Ministre répond que cette matière appartient aux prérogatives de la Société nationale du Logement. L'attribution des chiffres globaux a été confiée aux 3 sociétés selon leurs propres critères de répartition.

Les critères de la Société nationale du Logement sont les suivants :

- le nombre de familles (coefficient 50);
- l'accroissement de la population (coefficient 10);
- la population des grandes agglomérations (coefficient 10);
- les travailleurs affiliés à l'O. N. S. S. (coefficient 10);
- l'âge des logements existants (coefficient 10);
- le nombre de taudis (coefficient 10).

— Un membre a fait observer que les prix des logements sociaux deviennent excessifs.

Au-delà de ce qui a déjà été fait, comment le Gouvernement va-t-il contribuer à la mise au point de méthodes de construction plus économiques ?

En ce qui concerne le coût de la construction, le Ministre est convaincu que la construction groupée est le moyen le plus adéquat pour arriver à une diminution des coûts. Il y a évidemment d'autres facteurs qui interviennent entre autres l'organisation rationnelle de nos entreprises et l'industrialisation de la construction.

Cette industrialisation n'a jusqu'à présent guère eu d'influence marquée et généralisée sur le prix de revient des logements malgré les efforts du secteur public (par exemple, pendant 3 ans 50 % des logements construits par la Société nationale terrienne ont été des logements préfabriqués).

Heureusement il y a des exemples qui font exception à la règle. C'est ainsi qu'à Tiselt près de Malines on vient d'inaugurer des habitations dont les prix oscillent autour de 600 000 F et une extension est prévue aux mêmes prix. Le Ministre estime cependant qu'en règle générale la politique du Gouvernement doit se limiter à garantir la même chance

kansen aan de traditionele en aan de geïndustrialiseerde werkwijzen. Indien het daartoe nodig zou zijn de technische voorschriften van bestekken en aanbestedingsvoorwaarden aan te passen, zal zulks zeker gebeuren. In dat opzicht zal de industrie, door het spel van de concurrentie, moeten bewijzen dat industrialisatie van het bouwbedrijf inderdaad kan bijdragen tot de verhoging van de kostprijs van de woningen.

Anderzijds meent de Minister dat het voor ons land meer aangewezen is de massaproductie van gemoduleerde standaardelementen i.p.v. het systeem van zware geprefabriceerde woningen aan te moedigen.

— Een lid is van gevoelen dat de ideeën die op dit ogenblik in de bouwwereld heersen, niet helemaal overeenstemmen met de ideeën die de mensen er inzake woningbouw op nahouden. Het zou uitermate belangrijk zijn moest een ernstige enquête kunnen gehouden worden over de eigenlijke woonwensen van de mensen zelf.

Hierbij zou men zich kunnen laten inspireren door het initiatief dat terzake in Limburg werd genomen.

Met het oog op die enquête zou dan de nodige gelden moeten worden gevonden.

De Minister verklaart het daarmee volledig eens te zijn. Hij wenst inderdaad een huisvestingsbeleid te voeren zonder één enkel apriorisme. Aan de wensen van degenen die een éénsgezinswoning verkiezen, of een appartement, die in de stad of in een landelijke gemeente willen wonen, die eigenaar willen worden of liever huren, moet kunnen voldaan worden. Dit betekent natuurlijk dat men in de eerste plaats met de woonwensen van de mensen zelf rekening moet houden.

De Minister zal zeker niet nalaten de onderzoeken in die richting te oriënteren.

— Een lid wenst de regionale verdeling te kennen van het bedrag van 2,3 miljard dat voor het Woningfonds is voorbehouden? Welk is het aandeel van Vlaanderen, van Wallonië, van Brussel?

De Minister wijst erop dat de verdeling der kredieten voor de bouw van sociale woningen door de openbare sektor op basis van wetenschappelijk vastgestelde objectieve criteria gebeurt. Zodoende was de verdeling per regio voor de programma's 1970-1972 van de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting de volgende :

Vlaanderen : 19 501;

Wallonië : 14 954;

Brussel : 4 911.

Wat de sociale woningbouw te Brussel betreft heeft de Minister nog volgende gegevens verstrekt.

1. Men heeft er soms — en terecht — zijn beklag over gemaakt dat in de Brusselse agglomeratie te weinig sociale woningen werden gebouwd, hetgeen o.m. voor gevolg heeft dat men niet tijdig klaar is gekomen met nieuwe woningen ter vervanging van oude woningen die gesloopt werden of nog moeten worden gesloopt.

In zijn zitting van 28 maart 1972 onderzocht de Raad van Beheer van de Nationale Maatschappij voor Huisvesting de stand van de aan de bouwmaatschappijen toegekende en door hen niet opgenomen contingenten.

Vastgesteld werd dat de achterstand veruit het belangrijkste is in de provincie Brabant en dan vooral in de Brusselse agglomeratie.

aux procédés traditionnels et aux procédés industrialisés. S'il était nécessaire d'adapter les prescriptions techniques des cahiers des charges et des conditions d'adjudication pour atteindre ce but, cela se fera sans aucun doute. Dans cette optique, il appartiendra à l'industrie de démontrer, que par le jeu de la concurrence, l'industrialisation de la construction peut réellement contribuer à diminuer le prix de revient du logement.

D'autre part, le Ministre estime que pour notre pays, il est plus indiqué d'encourager la production en masse d'éléments standardisés et modulés au lieu du système de la préfabrication lourde.

— Un membre a exprimé l'avis que les conceptions régnant actuellement dans les milieux de la construction ne recouvrent pas entièrement les conceptions du public en matière de logement. Il serait extrêmement intéressant de procéder à une enquête sérieuse sur les véritables vœux du public en matière de logement. On pourrait utilement s'inspirer d'une initiative prise en ce domaine au Limbourg. Les moyens financiers nécessaires à l'organisation de cette enquête devraient être mise à la disposition.

Le Ministre se rallie entièrement à ce point de vue. Il souhaite, en effet, mener une politique du logement sans apriorismes. Que l'on donne la préférence à une habitation unifamiliale ou à un appartement, à un logement en ville ou à la campagne, à une propriété ou à un logement pris en location, toutes ces préférences doivent pouvoir être satisfaites. Cela implique évidemment que l'on tienne compte en premier lieu des vœux du public en matière du logement.

Le Ministre ne manquera pas d'orienter les recherches dans ce sens.

— Un autre membre demande qu'elle est la répartition régionale du montant de 2 300 millions réservés au Fonds du Logement. Quelle est la part de la région flamande, de la région wallonne, de la région bruxelloise?

Le Ministre a signalé que les crédits affectés à la construction de logements sociaux par le secteur public sont répartis sur la base de critères objectifs fixés d'une manière scientifique. C'est ainsi qu'en ce qui concerne le programme des années 1970-1972, la répartition par région des crédits de la Société nationale du Logement a été la suivante :

Flandre : 19 501.

Wallonie : 14 954.

Bruxelles : 4 911.

En ce qui concerne la construction de logements sociaux à Bruxelles, le Ministre a fourni les indications suivantes :

1. On s'est plaint parfois, à juste titre, que trop peu de logements sociaux sont construits dans l'agglomération bruxelloise. Il en est résulté notamment que les nouveaux logements destinés à remplacer les anciennes habitations démolies ou appelées à être démolies, n'ont pu être achevés à temps.

En sa séance du 28 mars 1972, le conseil d'administration de la Société nationale du Logement a examiné la situation des contingents accordés aux sociétés de construction de logements et non prélevés par celles-ci.

Il a été constaté que le retard se situe principalement dans la province de Brabant et, plus particulièrement, dans l'agglomération bruxelloise.

Voor geheel de provincie Brabant zijn er aldus voor 8 435 woningen zelfs nog geen voorontwerpen ingediend. 4 337 daarvan hebben betrekking op de 19 gemeenten van Brussel-Hoofdstad.

De Minister van Openbare Werken richtte een speciale oproep tot de betrokken bouwmaatschappijen opdat zij — in het kader van de huidige regeringspolitiek die de bouwsector wil stimuleren, — een bijzondere inspanning zouden leveren om die achterstand in te lopen.

2. Gelukkig is er reeds een kentering ten goede waar te nemen.

De vastleggingen van uitgaven voor het dienstjaar 1972 beliepen einde maart 4 208 miljoen voor de goedgekeurde werken, waarvan 469 miljoen voor Brussel hetzij 11 %.

3. Nog meer verheugend is het feit dat op dezelfde beheerraadsvergadering nieuwe dossiers werden behandeld en goedgekeurd voor 1 390 woningen, waarvan 399 voor Brussel, hetzij 29 %.

Deze laatste vaststelling doet geen afbreuk aan de bemerking hierboven gemaakt onder punt 1, vermits deze 399 woningen reeds beschouwd werden als het opgenomen gedeelte van het toegewezen contingent.

4. Einde april 1972 heeft de beheerraad van de N. M. H. de aanbesteding goedgekeurd van nog 1 196 woningen waarvan 370 voor Brussel.

Gezien de autonomie van de N. M. H., bemoeit de Minister zich niet met de regionale verdeling van de 3 000 bijkomende woningen die in 1972 zullen worden gebouwd.

De drie betrokken instellingen hebben de toelating bekomen om het krediet van 2,3 miljard, bestemd voor het bouwen van 3 000 bijkomende woningen, aan te wenden :

— Nationale Maatschappij voor de Huisvesting	1 650 000 000
— Nationale Landmaatschappij	450 000 000
— Woningfonds van de Bond van Grote Gezinnen	200 000 000
Totaal	2 300 000 000

Tijdens de eerste vier maanden van 1972 werden al deze kredieten ter beschikking gesteld en besteed.

Eind april 1972 waren 9 750 woningen van het programma voor 1972 werkelijk in aanbouw.

Een verdeling van die 2,3 miljard F kan niet worden opgegeven, aangezien die bijkredieten opgenomen zijn in het globale investeringsprogramma.

— Wat betreft de conjunctuurmaatregelen, stelt een lid zich de vraag of heel de filosofie van de Minister inzake bouwpolitiek niet geïnspireerd is door de illusie dat de sociale bouwmaatschappijen progressief zouden zijn. Welnu, het tegenovergestelde is al dikwijls tot uiting gekomen. Welke maatregelen worden overwogen om deze maatschappijen ertoe te bewegen een meer progressief beleid te voeren ?

De Minister antwoordt, dat in deze materie — zoals trouwens in alle sectoren van het maatschappelijk bestel — tussen de verscheidene bouwmaatschappijen inderdaad verschil bestaat.

Hij vestigt evenwel de aandacht op het feit dat de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting over een vrij grote autonomie beschikt, die hij wenst te eerbiedigen.

Pour l'ensemble de la province de Brabant, 8 435 avant-projets de logement n'ont même pas été déposés. Parmi ceux-ci 4 337 intéressent les 19 communes de Bruxelles-Capitale.

Le Ministre des Travaux publics a lancé un appel tout particulier aux sociétés intéressées pour que, dans le cadre de la politique actuelle du Gouvernement tendant à stimuler le secteur de la construction, elles consentent un effort afin de rattraper ce retard.

2. Heureusement une amélioration commence à se dessiner.

Fin mars, les engagements de dépenses pour l'exercice 1972 se montaient, pour les travaux approuvés, à 4 208 millions dont 469 millions, soit 11 % pour Bruxelles.

3. Plus encourageante encore est la constatation qu'au cours de la même séance du conseil d'administration, de nouveaux dossiers ont été examinés et approuvés pour 1 390 logements dont 399, soit 29 %, à Bruxelles.

Cette dernière constatation ne diminue en rien l'observation faite ci-dessus sub 1, étant donné que ces 399 logements étaient considérés comme la partie prélevée du contingent accordé.

4. Fin avril 1972, le conseil d'administration de la Société nationale du Logement a approuvé l'adjudication d'une nouvelle tranche de 1 196 logements dont 370 pour Bruxelles.

Étant donné l'autonomie de la S. N. L. le Ministre n'est pas intervenu dans la répartition régionale des 3 000 logements supplémentaires qui seront construits en 1972.

Les trois sociétés intéressées ont reçu l'autorisation d'engager les crédits de 2 300 millions de F qui correspondent à ces 3 000 logements supplémentaires :

— Société nationale du Logement	1 650 millions
— Société nationale terrienne	450 millions
— Fonds du Logement de la Ligue des Familles nombreuses	200 millions
	2 300 millions

Tous ces crédits ont été mis à la disposition et effectivement engagés au cours des quatre premiers mois de 1972.

C'est ainsi que fin avril 1972, 9 750 logements du programme 1972 étaient effectivement en construction.

Il n'est pas possible de faire une répartition des 2 300 millions de F, ces crédits supplémentaires étant incorporés dans le programme d'investissement global.

— En ce qui concerne les mesures conjoncturelles, un membre a demandé si toute la philosophie du Ministre en matière de logement n'est pas inspirée par l'illusion que les sociétés de construction d'habitations sociales sont progressistes par définition. Il est souvent apparu que, hélas, le contraire est vrai. Quelles mesures envisage-t-on pour amener ces sociétés à mener une politique plus progressiste ?

Le Ministre a répondu qu'en cette matière — tout comme d'ailleurs dans tous les secteurs de la vie sociale — il existe, en effet, une différence entre les diverses sociétés de construction.

Il a toutefois fait observer que la Société nationale du Logement dispose d'une large autonomie qu'il entend d'ailleurs respecter.

Door verscheidene leden wordt de mening geuit dat de procedure betreffende de algemene en de bijzondere plannen van aanleg, bij het Departement te veel tijd in beslag neemt.

Tussen het tijdstip waarop het plan wordt ingediend en de eigenlijke goedkeuring ervan, verlopen dikwijls maanden, zoniet jaren. Voor belangrijke projecten is dit uitermate vervelend. De gemeenten moeten dan ook noodgedwongen vele activiteiten staken.

— Er ontspringt zich een discussie omtrent de verhouding tussen de maatschappijen voor sociale woningbouw en de Staat. Sommige leden inspireren zich terzake aan de initiatieven die in Skandinavië en ook in Duitsland worden genomen. Andere leden echter geven de voorkeur aan het privé initiatief terzake.

Nadat in de commissie de tegenstellingen in dit verband tussen de onderscheiden politieke filosofieën aan bod waren gekomen, werd hierop niet verder ingegaan. Een regering is trouwens geen scheidsrechter terzake ideologieën. Zij staat in voor een pragmatische — zij het een geprogrammeerde — realisatie.

— Van verschillende zijden wordt er de aandacht op gevestigd dat een grotere inspanning dient geleverd te worden voor wat aangaat de opvatting en de architecturale esthetiek van de sociale woningen. Met dezelfde fondsen kunnen dienaangaande, aldus meerdere leden, heel wat betere resultaten worden geboekt.

Men dringt er dan ook op aan dat terzake maatregelen zouden genomen worden.

De Minister antwoordt hierop dat er niet alleen minder goede maar ook veel goede voorbeelden zijn. Het komt er vaak op aan op een goede architect beroep te doen en we hebben gelukkig zeer veel goede architecten.

— Een lid vestigt er de aandacht op dat voor de maatschappijen van sociale woningbouw op dit ogenblik een zeer moeilijke en stroeve procedure is voorzien. Zij dienen eerst zelf grond te kopen, waarvoor zij gewoonlijk zeer lang op kredieten moeten wachten. Zij dienen zelf te bouwen volgens bepaalde versterkte regels en formaliteiten. Welnu in de private sector zijn er op dit ogenblik een reeks van bouwmaatschappijen, evenals promotoren, die de operatie van aankoop van grond en van bouwen voor rekening van deze bouwmaatschappijen graag zelf willen doen tegen prijzen die vaak lager liggen dan de uiteindelijke prijs die door de bouwmaatschappij zelf wordt bedongen. Is de Regering bereid de wetgeving terzake te versoepelen en de procedure te vereenvoudigen?

De Minister wijst op de evolutie die aan de gang is. Aan de hand van de ervaring die werd opgedaan ten gronde moeten te gelegetijd de nodige aanpassingen gebeuren.

2. Grondbeleid.

Door de Minister wordt, aldus een lid, het procédé van leasing bij het verwerven van gronden onder ogen genomen. Indien de Staat dergelijke technieken in principe aanvaardt, dan moet zij consequent zijn en ze in alle andere domeinen toepassing doen vinden. Indien men deze richting uitgaat, wordt in feite een soort van staatskapitalisme tot stand gebracht en wordt het eigendomsrecht aanzienlijk beknot. Hier wordt volgens hetzelfde lid, een essentieel element van ons rechtstelsel in het gedrang gebracht.

Wie kan zeggen dat de Staat later de eigenaars niet zal verplichten om ook een inventaris van hun roerende goederen op te maken?

Plusieurs membres ont émis l'opinion que la procédure relative aux plans généraux et particuliers d'aménagement prend trop de temps au Département.

Il s'écoule souvent des mois, voire des années, entre le dépôt d'un plan et son approbation proprement dite. Ce retard est extrêmement gênant en ce qui concerne les projets importants. En effet, les communes se voient ainsi condamnées à mettre fin à beaucoup d'activités.

— Il s'en est suivi une discussion sur les relations entre les sociétés de construction de logements sociaux et l'Etat. Certains membres s'inspirent des initiatives prises en ce domaine en Scandinavie et en Allemagne. D'autres cependant accordent la préférence à l'initiative privée.

Les oppositions entre les diverses philosophies politiques s'étant exprimées en Commission à ce sujet, les membres ne s'y sont pas attardés davantage. Un gouvernement n'est d'ailleurs pas l'arbitre des idéologies : son rôle est de veiller à une réalisation pragmatique, même programmée.

— L'attention a été attirée de divers côtés sur les efforts importants qu'il faut déployer en matière de conception et d'esthétique architecturale des habitations sociales. Plusieurs membres ont estimé que de meilleurs résultats peuvent être obtenus avec les mêmes moyens financiers.

Des mesures sont dès lors réclamées en ce domaine.

Le Ministre a répondu qu'il n'y a pas seulement des exemples moins bons, mais qu'il en est beaucoup de bons. Il s'agit en l'occurrence de faire appel à un bon architecte et nous disposons heureusement de très nombreux bons architectes.

— Un membre a souligné que les sociétés de construction d'habitations sociales sont actuellement tenues de suivre une procédure laborieuse et très rigide. Elles doivent tout d'abord acheter elles-mêmes le terrain et il leur faut attendre habituellement très longtemps les crédits destinés à cette fin. La construction suivant certaines règles et formalités rigides leur incombe également. Or, il y a incontestablement pour le moment, dans le secteur privé, une série de sociétés immobilières, de même que des promoteurs, qui accepteraient volontiers de se charger de l'opération d'achat du terrain et de construction pour le compte des sociétés de construction d'habitations sociales à des prix qui, bien souvent, sont inférieurs au prix final qu'elles stipulent. Le Gouvernement est-il disposé à assouplir la législation en la matière et à simplifier la procédure?

Le Ministre a attiré l'attention sur l'évolution en cours. L'expérience acquise doit permettre de procéder, en temps opportun, aux ajustements requis.

2. Politique foncière.

Le Ministre a envisagé l'utilisation de la technique du « leasing » pour l'acquisition de terrains. Si l'Etat accepte en principe de telles techniques, il doit être conséquent et les appliquer dans tous les autres domaines. Si on s'oriente dans cette voie, on crée en fait une sorte de capitalisme d'Etat et le droit de propriété est restreint considérablement. Ce faisant, a déclaré le même membre, on porte atteinte à un élément essentiel de notre système juridique.

Qui garantit que l'Etat, ultérieurement, n'obligera pas les propriétaires à dresser également un inventaire de leurs biens mobiliers?

Hierbij ontspint zich een felle discussie waaruit het uiteenlopend karakter van de in België bestaande politieke strekkingen blijkt.

De Minister antwoordt, dat de opvattingen m.b.t. het eigendomsrecht aanzienlijk geëvolueerd zijn. Naast rechten heeft de eigenaar ook plichten t.o.v. de gemeenschap. Hij moet namelijk voorzien in het onderhoud van het onroerend goed.

Indien hij de lasten van dit onderhoud niet kan dragen, dan bestaan er diverse formules waardoor de overheid hem kan helpen op voorwaarde dat hij het onroerend goed geheel of gedeeltelijk ter beschikking stelt van de gemeenschap. Voorts dient rekening gehouden te worden met het feit dat iedere grond een specifieke bestemming heeft (landbouwgrond, industriegrond, bouwgrond), door de gemeenschap zelf aangewezen.

De eigenaar heeft dan ook geenszins het recht om de grond aan die bestemming te onttrekken.

Er is in geen enkele mate sprake van beperking van het eigendomsrecht. Men wil het eigendomsrecht integendeel bevorderen voor degenen die noodzakelijkerwijze over een bouwgrond moeten kunnen beschikken om hun eerste woning te bouwen. Men kan niet aanvaarden dat eigenaars hun grond aan zijn bestemming willen onttrekken.

Een ander aspect van het grondbeleid lijkt ook heel wat beroering te hebben verwekt. Indien de prijzen der bouwgronden moeten worden aangegeven en gepubliceerd, is zulks conform de praktijk die bestaat wat betreft de roerende goederen. Zo bestaan er catalogi van verschillende wagenmerken. De koper kan aldus de prijzen vergelijken.

In het ontwerp op het grondbeleid zullen alleen de bouwrijpe gronden worden opgenomen, m.a.w. deze die gelegen zijn langs uitgeruste wegen.

Om speculatie te vermijden zou een soort fictieve verkaveling kunnen worden uitgewerkt. Indien later een verkavelingsaanvraag wordt ingediend, zal het probleem nader onderzocht worden. Tenslotte zij genoteerd dat in het ontwerp over het grondbeleid niet alle problemen zullen behandeld worden.

Circulaires zullen de medewerking vragen van de gemeenten van meer dan 10 000 inwoners en van de intercommunale verenigingen opdat zij het voorbeeld zouden volgen van de 25 gemeenten die uit sociale overwegingen een grondregie hebben opgericht.

Op die wijze zouden de mensen die een sociale woning willen bouwen, een bouwperceel kunnen aankopen tegen een normale prijs. Die regies zouden hun bouwpercelen mogen verkopen tegen zeer lage en zelfs « dumpingprijzen » om de prijzen der bouwpercelen te drukken.

— Een lid wenst meer uitleg over de bedoelingen van de Minister, daar waar hij zegt dat hij de gemeenten zal pogen te brengen tot een grotere aktiviteit in de sektor van de sociale woningbouw. Er is sprake van ministeriële onzendingbrieven, van initiatieven van de Regering, van wettelijke regelingen en zo meer. Welke concrete inzichten heeft de Minister ter zake ?

De Minister antwoordt hierop dat deze maatregelen zullen voorzien in :

a) *Tenlasteneming door de Staat van de infrastructuur en de uitrusting van woningen die gegroepeerd zijn op initiatief van gemeenten of intercommunale verenigingen.*

Zulke tenlasteneming is mogelijk geworden door de wet van 29 mei 1970 die het voordeel van de wet van 15 april

Le vif débat qui s'est engagé sur ce point a mis en lumière le caractère divergent des tendances politiques existant en Belgique.

Le Ministre a répondu que les conceptions en matière de droit de propriété ont notablement évolué. Outre ses droits, le propriétaire a aussi des devoirs envers la société. Il doit, notamment, pourvoir à l'entretien du bien immobilier.

S'il n'est pas en mesure de supporter les charges de cet entretien, il existe diverses formules qui permettent aux pouvoirs publics de l'aider, à condition qu'il mette le bien immobilier totalement ou partiellement à la disposition de la communauté. Par ailleurs, il y a lieu de tenir compte du fait que chaque terrain a une destination spécifique (terrain agricole, terrain industriel, terrain à bâtir), indiquée par la communauté même.

Le propriétaire n'a donc nullement le droit de soustraire le terrain à cette destination.

Il ne s'agit en rien d'une restriction du droit de propriété. Au contraire, ce droit doit être favorisé pour ceux qui doivent nécessairement disposer d'un terrain à bâtir afin de construire leur première habitation. Mais il est inacceptable que des propriétaires soustraient leur terrain à sa destination.

Un autre aspect de la politique foncière semble avoir aussi suscité bien des remous. Si les prix des terrains à bâtir devront être déclarés et publiés, la chose est conforme à la pratique existant en ce qui concerne les biens mobiliers. C'est ainsi qu'il existe des catalogues des différentes marques de voitures. L'acheteur est ainsi en mesure de comparer les prix.

Le projet sur la politique foncière ne portera que sur les seuls terrains aménagés en terrains à bâtir, c'est-à-dire ceux situés le long de voiries équipées.

Il serait possible, afin d'éviter la spéculation, d'élaborer une sorte de lotissement fictif. Si le lotissement est effectivement demandé ultérieurement, le problème ferait alors l'objet d'un examen plus approfondi. Pour terminer, il convient de noter que le projet relatif à la politique foncière ne résoudra pas tous les problèmes.

Des circulaires feront appel à la collaboration des communes de plus de 10 000 habitants et des associations intercommunales, afin qu'elles suivent l'exemple des 25 communes qui, mues par des considérations d'ordre social, ont créé une régie foncière.

Les personnes désireuses de construire une habitation sociale auraient ainsi la possibilité d'acquérir un terrain à bâtir à un prix normal. Ces régies pourraient vendre leurs parcelles à bâtir à des prix très bas, voire même à des prix de « dumping », afin d'exercer une pression sur les prix des parcelles à bâtir.

— Un membre a demandé des précisions concernant les intentions du Ministre, lorsque celui-ci déclare qu'il s'efforcera d'inciter les communes à une plus grande activité dans le secteur de la construction d'habitations sociales. Il est question de circulaires ministérielles, d'initiatives du Gouvernement, de réglementations légales, etc. Quels sont les projets concrets du Ministre en la matière ?

Le Ministre a répondu que les mesures projetées porteront sur :

a) *La prise en charge par l'Etat de l'infrastructure et de l'équipement des logements groupés à l'initiative des communes et des intercommunales.*

Cette prise en charge est rendue possible par la loi du 29 mai 1970, qui a étendu au profit des communes et des

1949 uitgebreid heeft tot de gemeenten en de intercommunale verenigingen waarbij voorzien wordt in de tenlasteneming door de Staat van de uitrusting, geschiktmaking en sanering van de wegen, met inbegrip van de waterleidingsinstallaties en van de beplantingen wanneer een groep van ten minste 25 sociale woningen gebouwd wordt. De circulaire betreffende de tenuitvoerlegging zal de te volgen procedure bepalen, evenals de voorwaarden waaraan de woningen en de kopers moeten voldoen met het oog op de toepassing van de wet.

Deze maatregel zal bijdragen tot een vermindering van de kostprijs voor de gemeenten en intercommunale verenigingen van de gronden die aangewend worden voor groepsbouw.

b) Soepeler regelen inzake de verkoop van gronden.

De toepassing van de regelen inzake de publiek verkoop van gronden en verkoop van gronden tegen een prijs gelijk aan hun verkoopswaarde strookt niet met het streven naar verlaging van de grondprijzen en van de kosten van woningbouw. In overleg met zijn collega van Binnenlandse Zaken onderzoekt de Minister de mogelijkheid om de gemeenten te machtigen om voor bouwwerken bestemde gronden te verkopen ofwel tegen plafondprijzen, ofwel tegen een eventueel geïndexeerde kostprijs.

c) Oprichting van regieën of intercommunale verenigingen voor grondbeleid en huisvesting.

In sommige landen, en met name in Nederland hebben de grondregieën een eersterangsrol gespeeld inzake grondbeleid en huisvesting. Blijkbaar heeft men in België geen gebruik gemaakt van al de mogelijkheden die het oprichten van regieën kon bieden.

Momenteel onderzoekt de Minister van Openbare Werken met de Minister van Binnenlandse Zaken diverse maatregelen in verband met het beheer en de financiële en boekhoudkundige aspecten van de grondregieën, met het doel de oprichting van regieën en intercommunale verenigingen aan te sporen en een meer efficiënte werking van de reeds bestaande in de hand te werken.

d) Verrichtingen in samenwerking van gemeenten en intercommunale verenigingen met de particuliere sector.

Er moet samenwerking tot stand worden gebracht tussen de openbare en de particuliere sector voor verrichtingen die de groepsbouw voor sociale of middelgrote woningen op het oog hebben.

Een dergelijke samenwerking zou bij wijze van overeenkomst tot stand komen tussen :

— de gemeente of intercommunale vereniging die een terrein ter beschikking stelt tegen kostprijs of tegen een maximumprijs;

— de promotor of bouwer, die zich ertoe verbindt een bepaald aantal woningen van een bepaalde kwaliteit op te richten binnen geleidelijk te verlopen termijn en tegen een vastgestelde prijs;

— de Staat die toelagen verleent voor de infrastructuur en de uitrusting van de wegen.

Verschillende formules en type-contracten zullen worden voorgesteld zodat de gemeenten en intercommunale verenigingen een keuze zullen kunnen doen naargelang van de eigen toestand waarin ze zich bevinden.

intercommunales le bénéfice des dispositions de la loi du 15 avril 1949, c'est-à-dire la prise en charge par l'Etat des travaux d'équipement, d'aménagement et d'assainissement de la voirie, en ce compris les installations de distribution d'eau et les plantations, en cas de construction d'un groupe d'au moins 25 habitations sociales. La circulaire d'exécution précisera la procédure à suivre ainsi que les conditions relatives aux logements et aux acquéreurs, en vue de l'application de la loi.

Cette mesure contribuera à abaisser pour les communes et les intercommunales le prix de revient des terrains aménagés en vue de la construction groupée.

b) L'assouplissement des règles existant en matière de vente de terrains.

L'application des règles en matière de vente publique de terrains ou de vente de terrains au prix de la valeur vénale ne favorise pas une politique d'abaissement du coût des terrains et des logements. Avec son collègue de l'Intérieur, le Ministre examine la possibilité d'autoriser les communes à vendre les terrains destinés à la construction soit à des prix plafonnés, soit au prix coûtant éventuellement indexé.

c) La création de régies ou d'intercommunales de politique foncière et de logement.

Les régies foncières ont joué, dans certains pays et notamment aux Pays-Bas, un rôle de premier plan en matière de politique foncière et de logement. Il n'apparaît pas qu'on ait profité en Belgique de toutes les possibilités qu'offre la formule de la mise en régie.

Le Ministre des Travaux publics examine actuellement, avec le Ministre de l'Intérieur, différentes mesures concernant la gestion et les problèmes financiers et comptables des régies foncières, en vue d'inciter à la création de régies et d'intercommunales et de rendre plus efficace l'action de celles qui existent déjà.

d) Opérations associant les communes et les intercommunales au secteur privé.

Il convient d'associer le secteur public et le secteur privé dans des opérations visant à promouvoir la construction en chantiers groupés, soit de logements sociaux, soit d'habitations moyennes.

Cette association s'établirait conventionnellement entre :

— la commune ou l'intercommunale mettant un terrain à disposition, soit à prix coûtant, soit à prix plafonné;

— le promoteur ou le constructeur s'engageant à réaliser un certain nombre de logements d'une qualité déterminée, selon un délai échelonné et à prix fixé;

— l'Etat, subventionnant l'infrastructure et l'équipement de la voirie.

Diverses formules et contrats-types seront proposés, de sorte que les communes et les intercommunales puissent choisir compte tenu de leur situation particulière.

Al die maatregelen zijn het voorwerp van een versneld maar toch grondig onderzoek. Sommige ervan zullen eerst-daars worden bekendgemaakt.

— Een ander lid meent dat een werkelijk grondbeleid absoluut noodzakelijk is. Voorafgaandelijk zal evenwel klaar en duidelijk moeten bepaald worden, welke terreinen precies voor de in het ontwerp voorziene maatregelen in aanmerking komen.

Het lid wijst er op dat het volume van terreinen die voor bebouwing in aanmerking komen gevoelig verschilt van streek tot streek. Alvorens men maatregelen neemt zullen de problemen ten gronde moeten worden onderzocht. Zulks is des te meer vereist indien men die verworven terreinen uiteindelijk op een of ander wijze zal commercialiseren. Een dergelijk ontwerp veronderstelt, aldus hetzelfde lid, dat de bestemming van de terreinen definitief wordt vastgelegd alvorens de grond verworven wordt. Het zou immers kunnen gebeuren, dat b.v. een landbouwer die zijn serren en terreinen exploiteert en die niet tijdig de juiste prijs heeft medegedeeld, uiteindelijk in de onmogelijkheid zal verkeren om ze te verkopen. De Minister heeft weliswaar verklaard dat de prijzen niet noodzakelijkerwijze zullen moeten aangegeven worden. Men kan zich evenwel afvragen op welke wijze de prijsbepaling zal gebeuren, vooral wat de terreinen betreft die zich in een zone bevinden, die tot nog toe geen verharde wegenis is voorzien.

— Door een lid wordt er op gewezen, dat een dergelijk project een degelijke voorlichting van het publiek vergt. Het is immers zo, dat bij het tot stand komen van de gewestplannen, een hele reeks van moeilijkheden zijn gerezen en nog rijzen, precies omdat de publieke opinie niet tijdig over de eigenlijke juridische draagwijdte van het probleem op de hoogte werd gesteld. Zulks moet onverwijld gebeuren want het ontwerp inzake grondbeleid zou zo vlug mogelijk bij de Kamers aanhangig moeten worden gemaakt.

— Een lid kan zich grotendeels akkoord verklaren, met de beginselen die aan het ontwerp voor grondbeleid, zoals het door de Minister werd geschetst, ten grondslag liggen. Hij meent nochtans dat tussen de beginselen, zoals ze werden geformuleerd, en de uiteindelijke realisatie een « grote zee » van verwachtingen ligt. De Regering zou moeten nagaan of de gemeenten bij machte zullen zijn om de uitgaven te kunnen dragen die uit het grondbeleid zullen voortvloeien. Het bouwen met recht van opstal, stelt voor de gemeenten grote problemen die via een aangepaste financieringswijze moeten kunnen opgelost worden. Maar het is duidelijk dat hij die op de grond van de gemeente bouwt, hiervoor een huurprijs zal moeten betalen. Die huurprijs zal vanzelfsprekend lager moeten zijn dan de intrest die hij normalerwijze voor het aankopen van de grond had moeten betalen.

— Een lid meent dat de prijzen van alle gronden definitief zouden moeten worden vastgelegd en dat het naleven van de prijzen sterk zou moeten worden gecontroleerd.

Of deze toekomst kostprijs van grond voldoende zal blijken, zal de reek omzetting moeten uitwijzen. Pas over enkele jaren zal men precies weten hoeveel bouwgrond er is en tegen welke prijs hij geregistreerd werd. Alleen aan de hand van de ervaring, kan een Wetboek voor het grondbeleid worden uitgewerkt.

— Deze zienswijze wordt hevig bestreden door andere leden van de Commissie, die verwijzen naar het eigendomsrecht dat, alhoewel het een evolutie heeft ondergaan, niettemin onaangetast moet blijven.

— Uit deze gedachtenwisseling blijkt dat het niet gemakkelijk zal zijn, om uit deze diverse stellingen een politieke consensus te distilleren, zegt de Minister.

De aangifte van de verkoopprijs moet geschieden in de vorm van een vaste offerte.

De burgemeester zal een authentieke akte kunnen opmaken. In verband met de vraag of er geen pool van terreinen

Ces différentes mesures font l'objet d'un examen accéléré quoiqu'approfondi. Certaines d'entre elles seront publiées incessamment.

— Un autre membre a estimé qu'une véritable politique foncière est absolument indispensable, mais il conviendra de préciser rigoureusement, au préalable, quels sont les terrains pouvant faire l'objet des mesures prévues dans le projet.

Le membre a signalé que le volume des terrains pouvant être considérés comme terrains à bâtir diffère sensiblement d'une région à l'autre. Avant de prendre des mesures, une analyse approfondie des problèmes s'impose. A plus forte raison si l'on finit par commercialiser d'une quelconque façon les terrains ainsi acquis. Un tel projet suppose, toujours d'après le même membre, que l'affectation des terrains soit définitivement fixée avant leur acquisition. Il se pourrait, en effet, qu'un agriculteur, par exemple, qui exploite ses terrains et ses serres et qui n'en a pas annoncé le prix exact en temps opportun, se trouve finalement dans l'impossibilité de les vendre. Le Ministre a bien déclaré que les prix ne devront pas nécessairement être déclarés. Mais il est permis de se demander comment le prix sera fixé, surtout pour les terrains situés dans une zone non encore pourvue d'une voirie en dur.

— Un membre a souligné qu'un tel projet exige une information convenable de l'opinion publique. Il s'avère, en effet, que l'élaboration des plans de secteur a provoqué et provoque encore un grand nombre de difficultés, précisément parce que l'opinion publique n'a pas été informée en temps opportun de la portée juridique du problème. Il convient d'y remédier le plus rapidement possible, car le projet relatif à la politique foncière devrait être déposé au plus tôt sur le bureau des Chambres.

— Un membre a déclaré pouvoir se rallier aux principes qui sont à la base du projet relatif à la politique foncière, tel que le Ministre l'a esquissé. Il estime toutefois que les principes, tels qu'ils ont été formulés, sont séparés de la réalisation finale par un « océan » d'espérances. Le Gouvernement devrait examiner attentivement si les communes seront en mesure de faire face aux dépenses qui découleront de la politique foncière. La construction avec droit de superficie pose aux communes de graves problèmes, qu'il convient de résoudre au moyen d'un mode de financement adéquat. Mais il est évident que celui qui construit sur un terrain communal devra payer un loyer. Ce loyer devra évidemment être inférieur à l'intérêt dont le locataire aurait été redevable s'il avait dû acheter le terrain.

— Un membre estime que le prix de tous les terrains devrait être fixé définitivement et que le respect du prix ainsi fixé devrait être strictement contrôlé.

L'avenir dira si ce freinage du prix des terrains se révélera suffisant. Ce ne sera que dans quelques années seulement que seront connus exactement le nombre de terrains à bâtir ainsi que les prix pour lesquels ils ont été enregistrés. Seule l'expérience peut permettre d'élaborer un Code de la politique foncière.

— Ce point de vue est vigoureusement combattu par d'autres membres de la Commission qui invoquent le droit de propriété, lequel doit rester entier, même s'il a évolué.

— Il résulte de cet échange de vues qu'il ne sera pas facile de dégager de ces positions différentes un consensus politique, dit le Ministre.

La déclaration du prix de vente se fera sous forme d'offre ferme.

Un acte authentique pourra être dressé par le bourgmestre. En ce qui concerne l'opportunité de créer un pool de

dient te worden opgericht, verklaart de Minister dat de huisvestingsmaatschappijen over grote reserves aan terreinen beschikken ($\pm 122\,000$ kavels).

De huur zal moeten worden berekend in verhouding tot de kostprijs van de grond.

— Een lid meent uit de inleiding van de Minister te kunnen opmaken dat de maatregelen door de Regering voorzien in verband met de economische opleving in de sector van de sociale woningbouw vooral de gemeenten met meer dan 10 000 inwoners zullen ten goede komen.

Het lid meent echter dat zulks onverantwoord is en dat ook de kleinere gemeenten aandacht verdienen zelfs indien zij amper 2 500 inwoners tellen.

In deze gemeenten is er nog een zeer groot potentieel aan mogelijkheden aanwezig dat op dit ogenblik veel te weinig wordt uitgebaat. Bovendien is het zo dat in de kleinere gemeenten het grootste gedeelte van de grond in handen berust van een klein aantal eigenaars, zodat weinig gronden te koop worden aangeboden. Het is dus vooral in kleinere gemeenten dat maatregelen dienen te worden getroffen.

— Door een lid wordt de mening geopperd, dat het recht om bouwgronden te kopen tegen de opgelegde prijs, verleend zal worden aan de gemeenten, federaties van gemeenten, de N. H. M. en de C. O. O. Er zou voorrang moeten verleend worden aan particulieren die geen andere onroerende goederen bezitten en dit ongeacht hun inkomen.

Kan men deze prioriteiten echter verder uitbreiden, op gevaar af in een nieuwe soort van speculatie te verzeilen?

De teksten van het te verwachten ontwerp zullen ten gronde moeten worden onderzocht.

— Een lid noteert dat de Regering zinnens is maatregelen te nemen, met het oog op de dumping van gronden en woningen.

Hoe lofwaardig het initiatief van de Regering ook weze, toch vraagt het lid zich af of het bestuur der registratie en domeinen ter zake geen bezwaren zal maken. De ervaring heeft immers uitgewezen dat indien de aankoopprijs van een grond of eigendom niet zeer hoog is het Bestuur vna Registratie de prijs toch hoger raamt. De Minister zal op dit stuk ongetwijfeld maatregelen moeten nemen.

— Als een bouwgrond, zo meent een lid, in aanmerking komt voor verkaveling en de prijs ervan automatisch zou worden vastgesteld, dan ontstaat er in feite een verplichte verkoopofferte. Deze verplichte maatregel van verkoop tegen de vastgestelde prijs kan zeer gevaarlijk zijn en het gans maatschappelijk besteld fundamenteel ontwrichten.

— Een ander lid meent dat een politiek die de bevrizing van terreinen wil voorkomen door een prijs voor een terrein vast te leggen en tot verkoop te verplichten, op zichzelf niet verkeerd is. De toepassing ervan zou enkel tot moeilijkheden aanleiding kunnen geven. Om deze maatregel te omzeilen zullen heel wat partikulieren onverwijd hun terreinen inbrengen in verschillende maatschappijen. Indien iedereen verplicht zou zijn de prijs van zijn terreinen kenbaar te maken en die te verkopen tegen die prijs, is het duidelijk dat er een overvloed van beschikbare bouwterreinen zal ontstaan. Zulks zal ongetwijfeld de prijzen doen dalen. Er stelt zich de kwestie van de (Vloer/Grond) die zal vastgelegd worden voor de verschillende terreinen. Zij die met deze sector vertrouwd zijn, weten zeer goed dat het bepalen van de V/G een rechtstreekse en zeer grote weerslag heeft op de prijs van het terrein.

Hoe zal men de V/G-discussie voorafgaandelijk aan het verplichtend verkoopstellen van het terrein vastleggen?

Met betrekking tot de aangifte van de prijs van de grond in landbouwzones, industriezones en zelfs in woongebieden meent een lid dat het gevaarlijk en zeker niet wenselijk is dat de prijs door de eigenaar zelf wordt bepaald. Hetzelfde lid geeft de voorkeur aan een politiek van nationalisering

terreinen, le Ministre rappelle que les sociétés de logement disposent d'importantes réserves de terrains ($\pm 122\,000$ parcelles).

Le loyer devra être calculé en fonction du prix de revient du terrain.

— Un membre croit pouvoir conclure de l'exposé introductif du Ministre que ce sont surtout les communes de plus de 10 000 habitants qui bénéficieront des mesures prévues par le Gouvernement en matière de relance économique dans le secteur du logement social.

Ce membre estime toutefois que cela ne se justifie pas et qu'il convient de s'intéresser également aux petites communes, même si elles ne comptent que 2 500 habitants.

Il subsiste dans ces communes de très nombreuses possibilités, qui sont encore insuffisamment exploitées pour l'instant. D'autre part, dans ces petites communes la plus grande partie des terrains se trouve généralement entre les mains d'un petit nombre de propriétaires, de sorte que peu de parcelles sont mises en vente. C'est donc surtout dans les petites communes qu'il faut prendre des mesures.

— Selon un membre, le droit d'acheter des terrains à bâtir au prix imposé sera accordé aux communes, aux fédérations de communes, à la S. N. L. et aux C. A. P. Cependant, une priorité devrait être accordée aux personnes privées qui ne possèdent aucun autre bien immobilier, quels que soient leurs revenus.

Mais peut-on élargir encore ces priorités sans risquer de tomber dans une nouvelle sorte de spéculation?

Il conviendra d'examiner quand au fond les textes du projet de loi annoncé.

— Un membre note que le Gouvernement envisage de prendre des mesures qui ont pour objet de permettre le « dumping » des terrains et des logements.

Quelque louable que puisse être l'initiative du Gouvernement, il se demande si l'administration de l'enregistrement et des domaines n'aura pas d'objection à faire valoir à ce sujet. L'expérience a prouvé, en effet, que si le prix d'achat d'un terrain ou d'une propriété n'est pas très élevé, l'administration de l'enregistrement le relève souvent dans son estimation. Le Ministre devra sans doute prendre des mesures en ce domaine.

— Un membre de la Commission estime que si un terrain à bâtir peut être loti et si son prix est fixé automatiquement, il y a, en fait, une mise en vente obligatoire. Cette obligation de vente au prix fixé peut être très dangereuse et désorganiser fondamentalement l'ensemble de notre système social.

— Un autre membre estime qu'une politique qui veut empêcher le « gel » des terrains en en fixant le prix et en en imposant la vente n'est pas mauvaise en soi. L'application de cette politique pourrait cependant se révéler difficile. Pour échapper à cette mesure, un bon nombre de particuliers feront immédiatement apport de terrains à diverses sociétés. Si chacun était obligé de faire connaître le prix de ses terrains et de les vendre également à ce prix, il est évident qu'il y aurait un excédent de terrains à bâtir disponibles. Cela occasionnerait sans aucun doute une baisse des prix. Ici se pose la question du P/S (plancher/sol) qui sera déterminé pour les différents terrains. Ceux qui sont familiarisés avec ce secteur, savent très bien que la détermination du P/S a une incidence directe et non négligeable sur le prix du terrain.

Comment établira-t-on au préalable une liaison entre la discussion du P/S et la mise en vente obligatoire du terrain?

Un membre de la Commission estime, en ce qui concerne la déclaration du prix des terrains situés dans les zones agricoles, industrielles et même dans les zones d'habitations, qu'il est dangereux et qu'il n'est, certes, pas souhaitable que la détermination du prix soit faite par le proprié-

van de bouwgronden. Hij wijst er op dat de prijsbepaling inzake gronden op dit ogenblik volledig ontsnapt aan de controle van de Prijzencommissie. Nochtans vormt de som die een gezin bestemd aan de grond waarop het woont een van de belangrijke factoren van het gezinsinkomen. Hetzelfde lid vraagt dat de gronden die toebehoren aan kerkfabrieken, Commissies van Openbare Onderstand en andere Openbare Besturen en die eventueel in aanmerking zouden kunnen komen voor woningbouw of voor recreatiegebied of groene zone, op de markt zouden worden gebracht. Teveel van deze gronden zijn voor lange tijd geïmmobiliseerd. Waarom wordt het systeem van de erfpacht op al deze gronden niet toegepast? Hetzelfde lid bestempelt de aanslagvoet van 1 % als volkomen onvoldoende.

De meeste eigenaars gaan eenvoudigweg de prijs verhogen met 1 % ten einde de prijzen te doen stijgen.

Zal terzake in het aangekondigde ontwerp geen enkele uitzondering mogen voorzien, zo niet opent men de poort voor een reeks misbruiken. Hierdoor zou het ganse systeem in mekaar stuiten.

— Volgens een lid moet het voor de verkoper en de koper mogelijk gemaakt worden om in beroep te gaan, zodra de prijs van een stuk grond officieel wordt vastgesteld.

Er moet dienaangaande in een procedure worden voorzien.

— Een lid is gekant tegen de draagwijdte van het ontwerp. Het meent dat de principes die aan het ontwerp ten gronde liggen, strijdig zijn met de in België geldende rechtsprincipes. Bij wijze van voorbeeld herinnert het aan enkele bijzondere situaties in de sector van de landbouw. Zo kan men zich o.m. afvragen op welke wijze het ontwerp zal tegemoet komen aan het recht van voorkoop dat de pachter heeft op de grond die hij bewerkt. Voor de landbouwgronden die krachtens de Bijzondere Plannen van Aanleg tot de bouwzone zullen behoren en derhalve fictief verkaveld zullen worden, moet toch een prijsaangifte gebeuren. Wat zal er gebeuren zo deze gronden voor vele jaren verpacht zijn? Hetzelfde vraag stelt zich ingeval de grond van eigenaar verandert of als een eigendom gesplitst wordt in vruchtgebruik en in naakte eigendom? Wat zal er dan geschieden?

Hetzelfde lid vraagt zich vervolgens af of het ontwerp zal bepalen dat de prijs gekoppeld wordt aan de eigendom?

Er zou dus een kadastraal inkomen « pro-fisco » tot stand worden gebracht.

In sommige streken, aldus het lid, is de prijs van de bouwgrond sterk gedaald. Dit is te wijten aan de hoge kostprijs van de bouw en aan de hoge rentevoeten die worden opgelegd. In sommige streken is het dus niet zo zeer de prijs van de grond die de conjunctuurherneming in de weg staat.

— Door een lid wordt voorgesteld dat het ontwerp niet van toepassing zal zijn op de Maatschappijen voor Sociale Woningbouw. De grondpolitiek zal ongetwijfeld een instrument van democratisering zijn. Zij dient echter gepaard te gaan met een volledige herziening van de wetgeving op de onteigeningen. Volgens hetzelfde lid zouden de gronden die door de Maatschappijen worden aangeworven een Statuut van Openbaar nut moeten verkrijgen. Ook is het noodzakelijk de procedure van *commodo* en *incommodo* te versoepelen. Men zou tevens de mogelijkheden van deze maatschappijen moeten versoepelen, zo o.m. door hen de mogelijkheid te bieden om een dubbele bestemming te geven aan hun terreinen. Op zekere percelen zou b.v. de individuele constructie door de betrokkene zelf moeten mogelijk gemaakt worden.

— Een lid heeft gewezen op de negatieve aspecten die de voorgenomen politiek zou kunnen vertonen in de stedelijke zones.

taire lui-même. Il se prononce en faveur d'une politique de nationalisation des terrains à bâtir. Il fait observer que la détermination du prix des terrains échappe totalement au contrôle de la Commission des prix. La somme qu'une famille consacre au terrain sur lequel elle édifie son habitation constitue cependant un des facteurs importants du revenu familial. Le même membre demande la mise obligatoire sur le marché des terrains appartenant aux fabriques d'église, aux commissions d'assistance publique et à d'autres administrations publiques et pouvant devenir des terrains à bâtir, zones de détente ou espaces verts. Un trop grand nombre de ces terrains sont indisponibles pour de longues années. Pourquoi n'applique-t-on pas le système du bail emphytéotique à tous ces terrains? Le même membre qualifie d'absolument insuffisant le taux d'imposition de 1 %.

La plupart des propriétaires augmentent purement et simplement le prix de 1 % dans le but de susciter une hausse des prix.

Le projet annoncé ne pourra prévoir aucune exception, sinon ce serait ouvrir la porte à toute une série d'abus, ce qui provoquerait l'effondrement de tout le système.

— Un membre estime qu'il doit être possible pour le vendeur et l'acheteur d'exercer un recours, dès l'instant où le prix d'une parcelle de terrain aura été officiellement fixé.

Une procédure doit être prévue en l'occurrence.

— Un membre marque son opposition à la portée du projet. Il estime que les principes qui l'inspirent sont contraires aux principes juridiques qui ont cours en Belgique. A titre d'exemple, il rappelle quelques situations propres au secteur agricole. Ainsi on peut se demander de quelle façon le projet répondra au droit de préemption du fermier sur la parcelle qu'il exploite. Les terres agricoles qui seront considérées comme zone d'habitation en vertu des plans particuliers d'aménagement et qui seront, dès lors, loties fictivement devront cependant faire l'objet d'une déclaration de prix. Qu'advient-il, si ces terres sont affermées pour de nombreuses années? La même question se pose si ce terrain change de propriétaire ou si le droit de propriété est scindé en un usufruit et une nue-propriété. Que se passera-t-il dans de tels cas?

Le même membre se demande encore si le projet prévoira que le prix est rattaché à la propriété.

Il faudrait donc instaurer un revenu cadastral « pro-fisco ».

Selon ce membre, les prix des terrains à bâtir ont fortement baissé dans certaines régions. Cette situation est imputable au coût élevé de la construction et aux taux d'intérêt élevés qui sont pratiqués. Dans certaines régions, ce n'est plus tellement le prix des terrains qui entrave la relance conjoncturelle.

— Un membre déclare que le projet ne sera pas applicable aux sociétés de construction d'habitations sociales. La politique foncière constituera certainement un instrument de démocratisation. Elle devra cependant s'accompagner d'une révision totale de la législation relative aux expropriations. Selon le même membre, les terrains qui sont acquis par les sociétés devraient obtenir un statut d'utilité publique. Il est indispensable également d'assouplir la procédure de l'enquête « de *commodo* et *incommodo* ». Les possibilités de ces sociétés devraient également être assouplies, notamment en leur permettant de donner une double destination à leurs terrains. Sur certaines parcelles la construction individuelle devrait être permise aux intéressés.

— Un membre souligne les aspects négatifs que la politique foncière envisagée pourrait avoir pour les zones urbaines.

De Minister is het hiermede niet eens, daar vooral in het stedelijk milieu de prijzen van de bouwgronden prohibitief zijn. Onder dat oogpunt zal het ontwerp alleen maar een gunstig effect kunnen hebben.

Onnodig te zeggen dat het ontwerp eveneens toepasselijk zal zijn op de immobiliënvennootschappen die gronden bezitten.

— Een lid herinnert eraan, dat de gewestplannen die nog niet bekrachtigd werden, in de betrokken streken het ontwerp uitmaken van besprekingen ten gronde. Mede hierdoor ontstaat er een klimaat van speculatie en stijgen de prijzen van drie gronden waar van vermoed wordt dat zij als bouwgrond zullen gecatalogeerd worden. De verantwoordelijke overheden moeten er zich goed van bewust zijn, dat de nadelen verbonden aan de vastlegging van de Gewestplannen uiteindelijk een weerslag zullen hebben op de prijzen. Vanwege de Openbare Besturen zou een stilzwijgende optie moeten kunnen genomen worden op de randgebieden van de taalgrenszones, vermits zich aldaar de moeilijkste problemen stellen. Dit in bijzondere mate te Brussel en omgeving.

Het is inderdaad zo, aldus de Minister, dat de ruimtelijke ordening een weerslag heeft op de prijzen van sommige gronden. Dit werd trouwens duidelijker nadat het bestuur met name de sectie Grondbeleid, een reeks correlaties had berekend.

Veertig correlaties van dit type worden voorgesteld in een studie getiteld « De bouwgrondreserves in België », die door het Ministerie van Openbare Werken, Sectie Grondbeleid, onlangs gemaakt werd.

Uit deze correlaties kan men het volgende besluit trekken : rekening houdend met de behoeften mag men zeggen dat hoe kleiner de reserves in de woonzone zijn, hoe meer men binnen deze zone gaat speculeren.

De Minister is er zich trouwens terdege van bewust dat de ruimtelijke ordening ook neveneffecten heeft. De voordelen ervan zijn echter zo belangrijk dat er geen reden bestaat om niet aan ruimtelijke ordening te doen. Deze neveneffecten moeten zoveel mogelijk weggewerkt worden door het voeren van een doeltreffend grondgeleid.

Dit is een bijkomstige reden om zo vlug mogelijk een effectief ontwerp door te voeren.

3. — Ruimtelijke ordening.

— Een lid verheugt er zich over, dat de Minister besloten heeft een algemeen koninklijk besluit te laten verschijnen ter interpretatie van de Gewestplannen, voornamelijk tot de afzonderlijke goedkeuring en vastlegging van de onderscheiden gewestplannen zal worden overgegaan.

Volgens de verklaringen van de Minister, zal het koninklijk besluit een veel grotere nuancering vertonen, dan de legendes die thans voorkomen op de bestaande en ontworpen gewestplannen. Na er te hebben op gewezen, dat zulks in feite betekent dat de legende van deze plannen pas wordt opgesteld nadat de plannen zijn opgemaakt, spreekt het lid de hoop uit dat dit algemeen koninklijk besluit tegemoet zal komen aan een reeks van verzuchtingen die in politieke kringen reeds herhaaldelijk werden geuit. Inderdaad, de Gewestplannen leggen wel de kwantiteit van de verschillende zones vast, maar zij geven absoluut geen oplossing voor het kwalitatief gebruik van de aldus vastgelegde zones. Het volstaat niet te zeggen dat de in een bepaalde perimeter opgenomen gronden, bouwgronden zullen zijn. De gemeente of stedenbouw moeten weten wat er precies op deze gronden gebouwd mag worden. Het volstaat evenmin bepaalde zones te beschermen door er groene zones van te maken, indien niet tegelijkertijd de wijze wordt bepaald waarop deze groene zones kunnen worden uitgebaat.

Le Ministre ne partage pas cet avis puisque c'est surtout dans les zones urbaines que le prix des terrains à bâtir est prohibitif. A cet égard le projet ne pourra avoir qu'une influence salutaire.

Il va sans dire que le projet sera également applicable aux sociétés immobilières qui sont propriétaires de terrains.

— Un membre rappelle que les plans de secteur non encore approuvés font l'objet dans les régions de discussions sur le fond. Cela contribue à créer un climat de spéculation et fait monter les prix des terrains dont on suppose qu'ils seront classés parmi les terrains à bâtir. Les autorités responsables devront bien se rendre compte que les inconvénients résultant de l'établissement des plans de secteur finissent pas se répercuter sur les prix. Les administrations publiques devraient pouvoir rendre une option tacite en ce qui concerne les régions limitrophes des zones de la frontière linguistique, car c'est là que se posent les problèmes les plus difficiles; c'est le cas en particulier à Bruxelles et dans ses environs.

Il est exact, en effet, répond le Ministre que l'aménagement du territoire a une répercussion sur les prix de certains terrains. Ce fait est apparu plus nettement, lorsque l'administration et plus particulièrement la section de la politique foncière a calculé un certain nombre de corrélations.

Quarante corrélations de ce genre sont proposées dans une étude intitulée « les réserves de terrains à bâtir en Belgique », récemment réalisée par le Ministère des Travaux publics, Section de la Politique foncière.

Ces corrélations permettent de tirer la conclusion suivante : compte tenu des besoins, il est permis de dire que, plus les réserves sont réduites à l'intérieur de la zone d'habitation, plus la spéculation s'oriente vers l'extérieur de cette zone.

Le Ministre est donc bien conscient des effets secondaires que présente l'aménagement du territoire. Ses avantages sont néanmoins tels qu'il n'y a pas de raison de ne pas pratiquer l'aménagement du territoire. Ces effets secondaires doivent être annihilés dans la mesure du possible, grâce à une politique foncière efficace.

C'est là une raison supplémentaire de présenter au plus tôt un projet efficace.

3. — Aménagement du territoire.

— Un membre de la Commission s'est réjoui du fait que le Ministre a décidé de publier un arrêté royal général portant interprétation des plans de secteur, avant que chaque plan de secteur ne soit approuvé et arrêté séparément.

Suivant les déclarations du Ministre, cet arrêté royal sera beaucoup plus nuancé que les légendes qui figurent actuellement sur les plans de secteur existants et projetés. Après avoir mis l'accent sur le fait que cela signifie en réalité que les légendes de ces plans ne sont rédigées qu'après élaboration de ceux-ci, le même membre exprime l'espoir que cet arrêté royal général répondra à une série d'aspirations exprimées à maintes reprises déjà dans les milieux politiques. En effet, les plans de secteur déterminent quantitativement les diverses zones, mais ne fournissent absolument aucune solution quant à leur affectation qualitative. Il ne suffit pas de dire que les terrains compris dans un certain périmètre sont destinés à la construction d'habitations. La commune ou l'urbanisme doivent savoir avec précision ce qui peut être bâti sur ces terrains. Il ne suffit pas non plus de protéger certaines zones en les transformant en zones vertes si l'on ne définit pas simultanément la manière dont ces zones vertes peuvent être exploitées.

Het lid hoopt dan ook dat het aangekondigde koninklijk besluit een antwoord zal geven m.b.t het kwalitatief gebruik van de kwantitatief vastgelegde zones.

— Vele leden klagen er over dat de ondergeschikte besturen bij het opmaken van de gewestplannen weinig of geen inspraak hebben.

Zal deze leemte worden hersteld ?

Uiteraard aldus de Minister wordt er inzake ruimtelijke ordening een zeer samenhangend beleid gevoerd : het eindstadium van het werk of het nu het streekplan, het algemeen plan of gewoon het bijzonder plan van aanleg weze, is overigens slechts een synthese van allerlei overleg.

De uitdrukkingen « stedenbouw » en « ruimtelijke ordening » zijn nagenoeg synoniem en dekken sociale, economische en esthetische aspecten.

Er is dus een bestendig contact tussen de administraties en de departementen met het oog op het bepalen van een gedragslijn.

Dit zou overigens niet anders kunnen, daar het gaat om de planning van een programma.

Alvorens een dossier wordt opgemaakt wordt officieus contact opgenomen met de representatieve commissies, federaties of verenigingen (vereniging voor esthetiek, comité voor de bescherming en het behoud van een landschap, enz.).

Vóór iedere procedure tot goedkeuring worden alle plannen onderworpen aan een openbaar onderzoek, zodat iedereen zijn mening te kennen kan geven. Dit onderzoek wordt bekendgemaakt met aanplakbrieven, met een bericht in het *Belgisch Staatsblad* en in 3 dagbladen van het Rijk, waarvan één verschijnt in de provinciehoofdstad (art. 2).

Er is dus voorzien in een zo ruim mogelijk overleg.

— Een van de leden, die zich voorstander verklaart van het uiteindelijk juridisch vastleggen van de gewestplannen, vestigt de aandacht op verschillende anomalieën en op verschillende problemen die voorafgaandelijk een oplossing vergen.

a) Bepaalde verkavelingsvergunningen die werden afgeleverd op basis van bestaande gewestplannen, worden nadien ingetrokken. Op zichzelf is dat een verheugend verschijnsel, wegens de overvloed van verkavelingen — vooral fictieve — die sinds 1962 hebben plaatsgehad. Nochtans ontstaan voortdurend gerechtelijke conflicten ter zake. Hierbij staat het vast dat de rechterlijke kringen doorgaans positie kiezen in functie van de eigenaar en niet zozeer in functie van de gemeenschap. Bovendien voldoet de wetgeving op dit stuk vandaag absoluut niet meer. Er zijn een hele reeks juridische implicaties die voorafgaandelijk en legislatief dienen opgelost te worden. Is de Regering bereid het juridisch aspect dat met het vastleggen van de gewestplannen gepaard gaat, grondig te onderzoeken ?

b) Tussen het Ministerie van Openbare Werken, in casu de Minister, en bepaalde gemeentebesturen die al te vaak aan bepaalde politieke druk bloot staan, rijzen vaak conflicten. Het gebeurt dat de gemeenten geen rekening houden met de door het Ministerie van Openbare Werken uitgestippelde politiek en gunstige beslissingen nemen, waartegen de ambtenaar van stedenbouw of in sommige gevallen zelfs de Minister nadien beroep dienen aan te tekenen. In vele gemeenten is het zelfs de gewoonte, een gunstige beslissing te treffen teneinde juridisch gedekt te zijn, met de stille hoop dat de Minister in beroep zal gaan. Waar ligt het juiste evenwicht en wat is de filosofie van de Regering ter zake ? Het lid meent dat dit voorafgaandelijk dient opgelost te worden.

Le membre espère donc que l'arrêté royal annoncé apportera une réponse en ce qui concerne l'affectation qualitative des zones déterminées quantitativement.

— De nombreux membres déplorent que les pouvoirs subordonnés ne puissent pas ou guère participer à l'élaboration des plans de secteur.

Cette lacune sera-t-elle comblée ?

Le Ministre déclare qu'il existe bien entendu une politique très cohérente en matière d'aménagement du territoire. Le stade final, qu'il soit plan de secteur ou plan général ou même simple plan particulier d'aménagement, n'est en lui-même qu'une synthèse des différentes concertations.

Les vocables « urbanisme » et « aménagement du territoire » sont presque synonymes et recouvrent des préoccupations d'ordre social, économique et esthétique.

Des contacts permanents existent donc entre les administrations et les départements pour la définition d'une ligne de conduite.

On ne comprendrait pas qu'il puisse en être autrement puisqu'il s'agit de planifier un programme.

Avant d'établir un dossier, des contacts officieux sont pris avec des commissions, fédérations ou associations représentatives (ligue esthétique, comité de sauvegarde ou de défense d'un site, etc.).

Avant toute procédure d'approbation, tous les plans sont mis à l'enquête publique, qui permet à chaque citoyen d'émettre une opinion. Cette enquête est annoncée par affiches, par un avis inséré au *Moniteur belge* et dans 3 journaux du Royaume dont un paraissant au chef-lieu de la province (art. 21).

La plus large concertation possible est donc prévue.

— Un membre, qui s'est déclaré partisan de ce que les plans de secteur soient finalement arrêtés juridiquement, a mis l'accent sur diverses anomalies et divers problèmes qui requièrent une solution préalable.

a) Certains permis de lotir, qui avaient été délivrés sur la base des plans de secteur existants, sont retirés par la suite. C'est, en soi, un phénomène réjouissant, compte tenu de l'abondance de lotissements, surtout fictifs, qui ont vu le jour depuis 1962. Toutefois, des conflits judiciaires surgissent constamment en ce domaine. Il est, en outre, établi que les milieux judiciaires se prononcent généralement en fonction du propriétaire et non pas tellement en fonction de la société. En outre, la législation en ce domaine ne donne absolument plus satisfaction de nos jours. Toute une série d'implications juridiques devraient, au préalable, être résolues au niveau législatif. Le Gouvernement est-il disposé à examiner d'une façon approfondie l'aspect juridique de l'établissement des plans de secteur.

b) des conflits éclatent souvent entre le Ministère des Travaux publics, in casu le Ministre, et certaines administrations communales, qui ne sont que trop souvent exposées à certaines pressions politiques. Il arrive que les communes ne tiennent pas compte de la politique définie par le Ministère des Travaux publics et prennent des décisions favorables, contre lesquelles le fonctionnaire de l'Urbanisme ou dans certains cas même le Ministre doivent ensuite se pourvoir en appel. Il est même habituel dans de nombreuses communes de prendre une décision favorable dans le but d'être couvert du point de vue juridique, mais dans l'espoir tacite que le Ministre ira en appel. Où est l'équilibre exact et quelle est la philosophie du Gouvernement en la matière ? Le membre a estimé qu'il convient, au préalable, de résoudre ce point.

c) Wanneer bepaalde verkavelingen worden ingetrokken, stellen zich ook enkele zeer nijpende sociale kwesties. Tal van jonge gezinnen en gezinnen die tot de arbeidersgroep behoren, kopen grond in de periferie van de gemeente omdat de grond er het minst duur is. Zij investeerden hierin al het kapitaal waarover zij beschikten, gingen nog een lening aan en betaalden deze gedurende 5-6 jaren van hun eerste huwelijksleven af. Na de bekendmaking van de gewestplannen komen zij vaak tot de vaststelling dat zij destijds grond hebben gekocht waarvoor zij geen bouwvergunning kunnen bekomen.

Dit lid is geenszins begaan met het lot van bepaalde grond- of verkavelaarsmaatschappijen die verkeerde beleggingen hebben gedaan of verkeerd speculeerden.

Wel zijn er een hele reeks van sociale gevallen, — in één gemeente zijn er zowat 150 — die aandacht verdienen.

Dit aspect is evenwel nooit ten gronde onderzocht geworden. Er werden tot nog toe geen oplossingen voorgesteld. Nochtans moet zulks mogelijk zijn, bij voorbeeld door een systeem van inkoop of door een systeem van ruilverkaveling, of nog door een gestatueerd recht op onteigening.

d) Grote domeinen werden vaak verkaveld omdat de eigenaars op een bepaald ogenblik zware erfenisrechten dienden te betalen.

Ook hiervoor werd tot op heden geen degelijke oplossing gevonden. Nochtans is er een eenvoudige oplossing. Om de verdere verbrokkeling van grote domeinen te vermijden, zou de Regering de eigenaar ertoe kunnen machtigen om ter betaling van de erfenisrechten een stuk grond of bepaalde rechten aan de gemeenschap af te staan.

e) Vóór de verkoop van een bouwgrond moet overeenkomstig de bestaande reglementering een attest afgeleverd worden door de Diensten van Stedebouw. Dat is onbetwistbaar een stap in de goede richting. Nochtans heeft elke eigenaar op dit ogenblik, het recht om bepaalde terreinen te verkopen als zijnde geen bouwgrond.

In sommige streken, vooral rondom de grote agglomeraties, worden bij de vleet gronden verkocht die geen bouwgrond zijn maar waarvan men hoopt dat zij als recreatieoord, en zelfs als tweede residentie zullen kunnen worden gebruikt. Op deze wijze bevordert men de ongeordende inplanting van dit soort van residentiële woningen. Een groot gedeelte van de problematiek waarmee de Minister van Openbare Werken vandaag wordt geconfronteerd, is aan dit fenomeen te wijten.

f) Tal van vragen werden reeds gesteld in verband met de tweede residentiële verblijven. Meer dan eens werd bij de oprichting ervan geen rekening gehouden met de bestaande reglementering. Stilstaande bij hetgeen hij als « barakken » bestempelt stelt een lid de vraag wanneer de eerste afbraak mag verwacht worden, op klacht van de bevoegde ambtenaar van Stedebouw. Het lid maakt gewag van een barakkenwijk, die voor de E10 werd onteigend, maar die twee maanden nadien op een andere plaats terug werd opgebouwd. Wanneer zal terzake daadwerkelijk worden opgetreden?

g) De aanleg van campings is thans degelijk gereguleerd. Maar nog altijd worden, bij voorbeeld langsheen de Semois, ganse weiden bezet door oude autobussen en barakken. Welke maatregelen is de Regering zinnens te nemen om aan de misbruiken een einde te stellen?

De Minister antwoordt op deze serie vragen niet onmiddellijk. Hij belooft deze kwesties grondig met de commissie te bespreken, vooraleer de koninklijke besluiten waar-

c) Quelques problèmes sociaux très aigus se posent lorsque certains permis de lotir sont retirés. Beaucoup de jeunes ménages et foyers appartenant à la classe ouvrière achètent un terrain à la périphérie de la commune parce que les prix y sont moins élevés. Ils y ont investi le premier capital dont ils disposaient et ont, en outre, souscrit un emprunt qu'ils ont remboursé pendant les cinq ou six premières années de leur vie conjugale. Après la publication des plans de secteur, ils arrivent souvent à la constatation qu'ils ont acheté à l'époque un terrain pour lequel ils ne peuvent obtenir de permis de bâtir. Ce membre ne se préoccupe guère du sort de certaines sociétés foncières ou de lotissement qui ont effectué de mauvais placements ou qui ont mal spéculé.

Mais il y a bien toute une série de cas sociaux — dans une commune donnée il y en a quelque 150 — qui méritent de retenir l'attention.

Cet aspect des choses n'a cependant jamais fait l'objet d'un examen approfondi. Aucune solution n'a été proposée jusqu'à présent. Pourtant cela doit se révéler possible, par exemple par un système de rachat, ou par un système de remembrement, ou encore par un droit juridique à l'expropriation.

d) De grands domaines ont souvent été lotis parce qu'à un moment donné les propriétaires devaient payer des droits de succession très élevés.

Pourtant, il existe une solution simple. Pour éviter le morcellement des grands domaines, le Gouvernement pourrait autoriser les propriétaires à céder une parcelle de terrain ou certains droits à la communauté en paiement des droits de succession.

e) Préalablement à la vente d'un terrain à bâtir, les Services de l'Urbanisme doivent, aux termes de la réglementation existante, délivrer une attestation. Il s'agit là, incontestablement, d'un pas dans la bonne voie. Toutefois, tout propriétaire a actuellement le droit de vendre certains terrains comme n'étant pas des terrains à bâtir.

Dans certaines régions, surtout autour des grandes agglomérations, on assiste aujourd'hui à des ventes massives de terrains qui ne sont pas des terrains à bâtir, mais dont on espère qu'ils pourront servir de zones de délassement, voire de seconde résidence. Ainsi se trouve favorisée l'implantation sauvage de cette catégorie d'habitations résidentielles. Les problèmes avec lesquels le Ministre des Travaux publics se trouve confronté aujourd'hui sont, pour une grande part, imputables à ce phénomène.

f) De nombreuses questions ont été posées au sujet des secondes résidences. Plus d'une fois, en construisant celles-ci, on n'a pas tenu compte de la réglementation en vigueur. S'arrêtant à ce qu'il a qualifié de « baraquements », le membre a demandé pour quelle époque pourront être escomptées les premières démolitions à la suite de plaintes déposées par le fonctionnaire compétent de l'Urbanisme. Le membre a rapporté qu'un quartier de baraquements qui avait été exproprié pour l'autoroute E10 a été reconstruit deux mois plus tard en un autre endroit. Quand interviendra-t-on effectivement en la matière?

g) L'aménagement de campings est à présent parfaitement réglementé. Mais l'on continue à voir, par exemple le long de la Semois, de nombreuses prairies occupées par de vieux autobus et des baraquements.

Le Ministre n'a pas répondu immédiatement à cette série de questions. Il a promis de discuter cette question de manière approfondie avec la Commission, avant de publier

over hij spreekt te laten verschijnen. Het is inderdaad zo, dat tal van sociale gevallen een regeling verdienen, in uitvoering van de wet van 22 december 1970.

Overeenkomstig artikel 76ter van voornoemde wet, kan al wie vóór 15 februari 1971, dat van de inwerkingtreding van de wet, een goed heeft aangekocht om daarop een eigen woning te bouwen, en aan wie de bouwvergunning wordt geweigerd, aan de Staat vragen om dat goed af te kopen wanneer het verbod voortvloeit uit de voorschriften van een plan van aanleg of van een ontwerp van streek- of gewestplan dat verordenende kracht heeft verkregen. Deze bepaling is slechts van toepassing op de personen die eigenaar zijn van dat enig goed en op voorwaarde dat zij met reden konden verwachten er een eigen woning op te mogen bouwen.

— Sedert de vorming van de nieuwe Regering, aldus een lid, zijn nog geen koninklijke besluiten verschenen waarbij bijzondere plannen van aanleg worden goedgekeurd.

Aangezien de gemeentebesturen soms dringende werken voorzien binnen het kader van de ontworpen plannen, ware het wenselijk dat de reeds opgemaakte bijzondere plannen van aanleg onverwijld zouden worden goedgekeurd.

Er kan, aldus de Minister, bevestigd worden dat de vorming van de nieuwe Regering geen invloed gehad heeft op de afhandeling van de bijzondere plannen van aanleg.

Aangezien deze als lopende zaken beschouwd worden is er dus geen vertraging geweest gedurende de overgangsperiode tussen de twee regeringen.

Sedert de vorming van de nieuwe Regering, werden tientallen koninklijke besluiten getroffen ter goedkeuring van B. P. A.'s.

— Een lid pleit voor de oprichting van een Fonds voor de aankoop van bepaalde groene zones. Dit probleem stelt zich bijzonder scherp rondom de grote agglomeraties. Rondom tal van kastelen, bestaan er wandelparken. Het lid betreurt dat de ontwerpers van sommige gewestplannen niet eens het onderscheid kennen tussen een warande en landbouwgrond of weiden. Heel veel van deze waranden worden vandaag niet meer onderhouden en zullen op vrij korte tijd te niet gaan, omdat de stand van het grondwater gewijzigd is of zich voortdurend wijzigt en ook omdat er geen kappingen of scheringen meer gebeuren. Het volstaat derhalve niet dat in het kader van de gewestplannen deze terreinen worden bevroren, omdat bevroren gelijk staat met vernietiging op korte termijn. Bovendien, aldus het lid, heeft de gemeenschap recht op toegang tot tal van deze parken. Zulks veronderstelt evenwel dat deze gronden door de Staat zouden worden verworven, zij het in eigendom, zij het in vruchtgebruik.

Welke kredieten zijn er voorzien voor de aankoop van groene zones ?

Hierop wordt geantwoord :

1. Art. 63.10 voorziet toelagen aan de ondergeschikte besturen voor de aankoop van openbare groene ruimten en van terreinen bestemd voor de aanleg van openbare groene ruimten : 100 000 000 F.

2. Art. 71.09 voorziet subsidies voor de aankoop van gronden door het departement van Openbare Werken met het oog op de aanleg van openbare groene ruimten : 25 000 000 F.

Hierbij zij opgemerkt dat :

a) de Minister van Openbare Werken beslist over het toekennen van een toelage aan ondergeschikte openbare besturen voor het aankopen van groene zones.

In het algemeen verleent de Minister een forfaitaire toelage van ongeveer 50 % van de waarde vermeld in het schattingsverslag van de Ontvanger der Domeinen.

les arrêtés royaux dont il a parlé. En effet, de nombreux cas sociaux méritent d'être réglés en exécution de la loi du 22 décembre 1970.

Conformément à l'article 76ter de cette loi, quiconque a acheté, avant le 15 février 1971, date d'entrée en vigueur de la loi, un bien en vue d'y construire une habitation propre et à qui le permis de bâtir est refusé, peut demander à l'Etat de racheter ce bien lorsque l'interdiction découle des prescriptions d'un plan d'aménagement ou d'un projet de plan régional ou de secteur qui a reçu force réglementaire. Cette disposition n'est applicable qu'aux personnes qui sont propriétaires de ce seul bien et à condition qu'elles pouvaient raisonnablement espérer pouvoir y construire une habitation propre.

— Un membre a déclaré que, depuis la formation du nouveau Gouvernement, aucun arrêté royal d'approbation de plans particuliers d'aménagement n'a été publié.

Etant donné que les administrations communales prévoient parfois des travaux d'urgence dans le cadre des plans projetés, il serait souhaitable d'approuver rapidement les plans particuliers d'aménagement déjà élaborés.

Le Ministre a confirmé que la formation du nouveau Gouvernement n'a eu aucune influence sur l'examen des plans particuliers d'aménagement.

Ces derniers étant censés constituer des affaires courantes, il n'y a donc eu aucun retard au cours de la période transitoire entre les deux Gouvernements.

Des dizaines d'arrêtés royaux d'approbation de plans particuliers d'aménagement ont été pris depuis la formation du nouveau Gouvernement.

— Un membre a préconisé la création d'un Fonds destiné à l'acquisition de certaines zones vertes. Ce problème se présente avec une acuité particulière dans la périphérie des grandes agglomérations. Autour de nombreux châteaux, il existe des parcs. Le membre a regretté que certains auteurs de plans de secteur ne connaissent même pas la différence entre un parc forestier et des terres agricoles ou des prairies. De très nombreux parcs ne sont plus entretenus de nos jours et disparaîtront à brève échéance, parce que le niveau des eaux souterraines s'est modifié ou se modifie constamment et aussi parce qu'il n'est plus procédé à des coupes ni à des défrichements. Par conséquent, il ne suffit pas de « geler » ces terrains dans le cadre des plans de secteur, étant donné que « geler » équivaut, dans ce cas, à détruire à brève échéance. De plus, a déclaré le membre, la communauté doit avoir accès à un grand nombre de ces parcs, ce qui suppose toutefois que les terrains visés soient acquis par l'Etat, soit en propriété, soit en usufruit.

Quels sont les crédits prévus pour l'acquisition de zones vertes ?

Le Ministre a répondu comme suit à ce qui précède :

1. L'art. 63.10 prévoit des subsides aux administrations subordonnées pour l'acquisition d'espaces verts publics et de terrains destinés à l'aménagement d'espaces verts publics : 100 000 00 de F.

2. L'art. 71.09 prévoit des subsides pour l'acquisition de terrains par le département des Travaux publics lui-même en vue de l'aménagement d'espaces verts publics : 25 000 000 de F.

A cet égard, il y a lieu de noter :

a) que c'est le Ministre des Travaux publics qui décide de l'octroi, aux administrations publiques subordonnées, d'un subside pour l'acquisition de zones vertes.

En général le Ministre accorde un subside forfaitaire d'environ 50 % de la valeur figurant dans le rapport d'estimation du Receveur des Domaines.

Bij gebreke van een organiek reglement worden de toelagen toegekend bij een bijzonder koninklijk besluit.

b) Voor het jaar 1972 kunnen de uitgaven die voortvloeien uit de principiële beloften reeds op ongeveer 80 miljoen worden geraamd.

— Door een lid wordt de aandacht gevestigd op het trage ritme waarmee de gewestplannen tot stand worden gebracht. Welk is de timing die de Minister voorziet? Is de Minister bereid uitleg te verschaffen over deze materie vooraleer deze plannen bij koninklijk besluit worden vastgelegd? Is men zich bewust van de sociale, juridische en menselijke problemen die zich hierbij stellen en waarvoor vooraf een oplossing zou moeten worden gevonden?

Volgens de Minister hadden de gewestplannen, sneller tot stand kunnen komen, indien bij het opmaken van deze plannen enkel de technische problemen aan bod waren gekomen.

Omwille van de sociale draagwijdte van de te nemen beslissingen, werd er evenwel voor gezorgd dat reeds in het eerste stadium, de representatieve belangengroepen inspraak kregen.

Alle betrokken besturen, gemeenten en lokale representatieve organismen hebben de gelegenheid gehad om hun zienswijze omtrent de te nemen opties te doen kennen.

Deze procedure, die niet wettelijk voorzien is, heeft de werkzaamheden voor het opmaken van de plannen wel enigszins vertraagd. Dit weegt evenwel niet op tegen de belangrijke voordelen welke die procedure biedt.

De meeste voorontwerpplannen zullen nog dit jaar klaar komen.

De Minister is zinnens deze door een ministerieel besluit te doen bekrachtigen en slechts daarna de wettelijke procedure van bekrachtiging door koninklijk besluit in te zetten.

Vermits de Minister niet meer alleen is, om over deze materie te beslissen, zal de timing worden vastgesteld in overleg met de bevoegde staatssekretarissen.

Omwille van de belangrijkheid van de beslissingen die moeten worden getroffen, wenst de Minister deze plannen te bespreken in ministeriële comités.

Dit alles wijst erop dat de Regering zich terdege bewust is van de sociale problematiek, die met de gewestplannen gepaard gaat.

— Een lid vestigt de aandacht op artikel 17 van de organieke wet betreffende Stedebouw, zoals zij later werd gewijzigd. Het blijkt in dit kader uitermate moeilijk te zijn om tot bepaalde onteigeningen over te gaan, die nodig zijn voor de bouw van sociale woningen.

In deze materie zou er tot de concentratie moeten worden overgegaan. Vele dossiers zouden aldus sneller kunnen worden afgehandeld.

Artikel 17 van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedebouw, gewijzigd bij de wetten van 22 april 1970 en 22 december 1970 vereenvoudigt de procedure van aankoop van gronden voor gegroepeerde bouw van sociale woningen of kleine landeigendommen.

Om een geldig onteigeningsbesluit te nemen is geen — bij koninklijk besluit te bekrachtigen — bijzonder plan van aanleg vereist: de aanduiding van de ligging en van de afbakening van de zone die voor de sociale woningen bestemd is, wettigt de onteigening.

De administratie wenst echter in zulke gevallen tenminste over een plan van vestiging der te bouwen woningen te beschikken. Die regel geldt ook voor aankopen in der minne. Het is in het belang van de betrokken plaatselijke

Les subsides sont, à défaut d'un règlement organique, accordés par arrêté royal spécial;

b) que pour l'année 1972, les dépenses qui découleront des promesses de principe peuvent déjà être estimées à quelque 80 millions.

— Un membre a attiré l'attention sur la lenteur avec laquelle les plans de secteur sont élaborés. Quels sont les délais que prévoit le Ministre en la matière? Est-il disposé à fournir des précisions à ce sujet, avant que ces plans ne soient fixés par arrêté royal? Est-on conscient des problèmes sociaux, juridiques et moraux, qui se posent à cet égard et qu'il convient de résoudre au préalable.

Le Ministre a déclaré que les plans de secteur auraient pu être mis au point plus rapidement si les problèmes n'avaient été envisagés que du seul point de vue technique.

En raison de la portée sociale des décisions à prendre, on a cependant veillé à assurer dès le stade initial, la participation des groupes d'intérêts représentatifs.

Toutes les administrations centrales, les communes et les organisations représentatives locales ont eu l'occasion de faire connaître leur point de vue au sujet des options à prendre.

Cette procédure, qui n'est pas prévue par la loi, a quelque peu ralenti les travaux d'élaboration des plans. Néanmoins les avantages qu'elle offre l'emportent largement.

La plupart des avant-projets de plan seront prêts cette année encore.

Le Ministre a l'intention de les approuver par arrêté ministériel et de n'entamer qu'ensuite la procédure légale d'approbation par arrêté royal.

Le Ministre n'étant plus le seul à prendre les décisions en cette matière, l'établissement du calendrier s'effectuera de commun accord avec les Secrétaires d'Etat compétents.

En raison de l'importance des décisions à prendre, le Ministre souhaite examiner ces plans en comités ministériels.

Ce qui précède montre que le Gouvernement est conscient des problèmes sociaux qui vont de pair avec la planification régionale.

— Un membre a attiré l'attention sur l'article 17 de la loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme telle qu'elle a été ultérieurement modifiée. Cet article rend extrêmement difficile certaines expropriations nécessaires pour la construction de logements sociaux.

Il conviendrait, dans ce domaine, de procéder à une déconcentration. De nombreux dossiers pourraient ainsi être liquidés plus rapidement.

L'article 17 de la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, modifiée par les lois du 22 avril 1970 et du 22 décembre 1970, simplifie la procédure d'acquisition de terrains destinés à la construction groupée d'habitations sociales ou de petites propriétés terriennes.

Pour prendre valablement un arrêté d'expropriation, il n'est pas nécessaire d'avoir un plan particulier d'aménagement, lequel doit être approuvé par arrêté royal: l'indication de la situation et des limites de la zone destinée aux logements sociaux suffit comme justification de l'expropriation.

Mais l'administration demande, dans ces cas, de disposer au moins d'un plan d'implantation des habitations à construire. Cette règle est aussi d'application pour les acquisitions à l'amiable. Il est de l'intérêt des instances locales

autoriteiten dat Stedebouw vóór de aankoop van de gronden zijn akkoord te kennen geeft ten aanzien van hun bestemming.

Inzake deconcentratie worden de vereiste machtigingen meestal afgeleverd door de provinciale diensten, voor zover de aanvragen stroken met de voorschriften van het gewestplan. De administratie zal aan die richtlijn worden herinnerd. Zo nodig zal het hoofdbestuur tussenbeide moeten komen.

— Door verscheidene leden wordt het probleem gesteld van de tweede verblijfplaatsen.

Enerzijds wordt de noodzaak ervan onderstreept en anderzijds wordt gewezen op de anarchie die terzake heerst.

In zijn antwoord wijst de Minister er op dat de onbetwistbare wanorde die heerst inzake zones voor tweede verblijfplaatsen dateert van voor alcer met de studie van de gewestplannen een aanvang werd gemaakt. Het is immers bij genis aan samenhangende en geordende documenten dat de zones voor tweede verblijfplaatsen niet afgebakend werden en dat de mensen zich, als het ware door een beveliging hebben laten meeslepen en zich her en der zijn gaan vestigen, jammer genoeg, meestal in natuurgebieden die beschermd moeten worden.

Daarbij komt dan de onvoldoende controle door de gemeenten en de gebrekkige middelen van het Bestuur van Stedebouw om in de plaats te treden van de ingebreke blijvende gemeenten.

Sinds de krachtlijnen van de gewestplannen meer vorm hebben gekregen, werden de ministeriële diensten ermee belast de uitbreiding tegen te gaan van wat een gesel mag worden genoemd; daartoe werd in de loop van 1970 een controledienst opgericht die wellicht nog niet voldoende gestoffeerd is, maar die niettemin reeds tastbare resultaten heeft gegeven. In verband met die zones voor tweede verblijfplaatsen moet men natuurlijk rekening houden met de bestaande toestand. Als principe geldt dat voor vestigingen die dateren van vóór de inwerkingtreding van de wet van 22 december 1970, d.w.z. vóór 15 februari 1971 minder streng wordt opgetreden dan voor vestigingen die na die datum plaats hadden en dit ondanks de talrijke verwittigingen die werden gegeven aan de bouwers, maar vooral aan de verkopers van percelen bos-, landbouw- of andere gronden.

De departementale diensten bestuderen ieder geval in een geest van overeenstemming met de belangen van een goede ruimtelijke ordening, zonder zich nochtans onmenselijk te betonen tegenover de overtredders. Het is evenwel niet mogelijk de toestand van onwettigheid als dusdanig te handhaven. Daaruit volgt dat vestigingen in beschermde zones niet behouden kunnen blijven. Derhalve zal het Ministerie van Openbare Werken optreden samen met dit van Verkeerswezen, dat verantwoordelijk is voor het Toerisme, krachtens de bevoegdheden die haar werden verleend door de Campeerwet van 30 april 1970.

Voor de vestigingen die wegens hun localisering behouden kunnen blijven, zal enerzijds een grote schoonmaak moeten gebeuren en anderzijds gezorgd moeten worden voor een minimum aan infrastructuur. Onder grote schoonmaak dient te worden verstaan het wegnemen van de aartslelijke schuilplaatsen en de eventuele vervanging ervan door esthetisch verantwoorde schuilplaatsen. Daarbij komt dat in sommige gevallen de bijgebouwtjes van caravans en mobilhomes zullen moeten worden weggenomen. Wat de infrastructuur betreft is de tenuitvoerlegging verschillend al naar het gaat om ensembles die door een promotor zijn opgericht (meestal in het Waalse landsgedeelte) of dat het om vestigingen in het wilde gaat. In het eerste geval zullen de promotors er toe aangezet worden om op eigen kosten of op kosten van de medecontractant, en dit met of zonder de medewer-

concernées d'avoir le feu vert de l'Urbanisme en ce qui concerne la destination des terrains, avant de procéder à l'achat de ceux-ci.

En ce qui concerne la déconcentration, les autorisations nécessaires sont couramment délivrées par les services provinciaux, pour autant que les demandes correspondent aux prescriptions des plans de secteur. Cette directive sera rappelée à l'administration. Le cas échéant, l'administration centrale devra intervenir.

— Plusieurs membres ont soulevé le problème des secondes résidences.

D'une part, leur nécessité a été soulignée, mais, d'autre part, l'accent a été mis sur l'anarchie qui règne en ce domaine.

Dans sa réponse, le Ministre a fait observer que l'anarchie indiscutable qui existe dans l'implantation des zones de seconde résidence est née bien avant que l'on entame l'étude des plans de secteur. C'est en effet à cause de l'absence de documents cohérents et planifiés que les zones de seconde résidence n'ont pas été délimitées et que nos concitoyens, pris d'un véritable engouement, se sont installés çà et là, le plus souvent hélas dans des zones naturelles qu'il convient de protéger.

Il faut y ajouter le manque de contrôle exercé par les communes et les moyens insuffisants dont dispose l'Administration de l'Urbanisme pour se substituer aux communes défaillantes.

Depuis que les lignes de force des plans de secteur ont été précisées, les services ministériels ont reçu mission de lutter contre l'extension de ce qui peut être qualifié de fléau; à cet effet a été créé, dans le courant de l'année 1970, un service de contrôle dont les effectifs sont sans doute encore insuffisants, mais dont l'action commence à se faire sentir. En ce qui concerne les zones de seconde résidence, il faut évidemment tenir compte de la situation existante. En principe, pour les installations faites avant l'entrée en vigueur de la loi du 22 décembre 1970, c'est-à-dire avant le 15 février 1971, les interventions sont moins sévères que pour les installations créées après cette date, et ce malgré les nombreux avertissements qui ont été donnés aux constructeurs, mais surtout aux vendeurs de parcelles boisées, agricoles ou autres.

Les services du département étudient chaque cas dans l'esprit de concilier les intérêts du bon aménagement, sans toutefois se montrer inhumains à l'égard des contrevenants. Toutefois, il est impossible de maintenir telle quelle la situation illicite créée; il s'ensuit que les installations faites dans des zones à protéger ne pourront pas être maintenues. L'action dans ce domaine devra être menée conjointement par le Ministre des Travaux publics et le Ministre des Communications, qui est responsable du Tourisme en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par la loi du 30 avril 1970 sur le camping.

Pour les installations qui en raison de leur localisation pourront être maintenues, il devra être procédé sans aucun doute, d'une part, à un grand nettoyage et, d'autre part, à l'aménagement d'une infrastructure minimum. Par grand nettoyage il y a lieu d'entendre l'enlèvement d'abris présentant un caractère hideux, et leur remplacement éventuel par des abris esthétiquement admissibles. Il faut y ajouter que, dans certains cas, des annexes de caravanes au de « mobilhomes » devront être enlevées. En ce qui concerne l'infrastructure, les moyens d'exécution sont différents selon qu'il s'agit d'un ensemble créé par un promoteur (très souvent le cas en pays wallon) ou qu'il s'agit d'une création sauvage. Dans le premier cas, le promoteur sera incité à créer une infrastructure minimum, à ses frais ou aux frais de ses cocontractants, avec ou sans intervention financière

king van de openbare overheden een minimum van privaatiniciatief tot stand te brengen. Indien het om vestigingen in het wilde gaat zal de administratie verplicht zijn met elk van de overtreeders te onderhandelen; daarbij wordt ernaar gestreefd inzake infrastructuur de oprichting in de hand te werken van wat een solidariteitsfonds zou kunnen genoemd worden, enerzijds gestijfd door de overtreeders en anderzijds door een overheidsbijdrage. Dit is ongetwijfeld een werk van lange adem, waarvan de resultaten weldra merkbaar zullen worden.

Ieder geval zal worden onderzocht en er zullen voorstellen gedaan worden. In elk geval is het van belang dat de promotoren en actiescomités, aangewezen door de gezamenlijke overtreeders hun dossiers aan de Minister voorleggen met het oog op een eventuele regularisatie.

De Minister meent niet dat kan worden gezegd dat zijn beleid ter zake niet voldoende soepel zou zijn. Zijns inziens mag men gerust zeggen dat het ten aanzien van de feitelijke toestand misschien te soepel is; het is in die geest van sociale verzoening dat hij ertoe gebracht werd en in de toekomst nog zal worden, toestanden te dulden die niet aan het ideaal van een goede ruimtelijke orde beantwoorden. Het voornaamste is dat zij aanvaardbaar zijn.

In een constructieve geest spreekt de Minister de wens uit dat de gemeenten die in aanmerking komen voor de vestiging van buitenverblijven, zelf het initiatief zullen nemen om nieuwe en verantwoorde complexen in het leven te roepen.

Tenslotte deelt hij mede dat zijn diensten opdracht hebben gekregen om onverbiddelijk op te treden tegen de uitbreiding van de bestaande parken of tegen de oprichting van nieuwe complexen zonder dat vooraf een vergunning is aangevraagd en afgeleverd.

— Bepaalde leden wijzen op de grote willekeur waarmee bouwtoelatingen en verkavelingsvergunningen worden verleend of geweigerd.

Er wordt dan ook aan de lopende hand beroep aangekend zowel in de ene als in de andere zin.

Moet de procedure inzake vergunning en beroep niet worden herzien?

In de procedure van beroep inzake bouw- en verkavelingsvergunningen, zoals bepaald is bij artikel 55 van de wet houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw, aldus de Minister, is er in een eerste stadium een regionaal orgaan, namelijk de bestendige deputatie van de provincieraad.

Het is normaal dat in een verder stadium over het beroep uitspraak wordt gedaan door een centraal orgaan. Die procedure, die door de wetgevende macht ter bescherming van de rechten van de burger is ingesteld, wordt door deze laatste naar waarde geschat. Zij wordt tot op heden niet betwist en er is geen reden om aan het laatste stadium van het beroep te verzaken.

— De commissie van advies voor de Gentse agglomeratie, aldus een lid, werkt al verscheidene jaren.

Ze vergadert op onregelmatige tijdstippen, naargelang de noodwendigheden.

De Provinciale Commissie van advies voor Oost-Vlaanderen werd opgericht maar kwam tot nog toe niet samen.

Hierop wordt geantwoord dat deze commissie binnenkort zal worden geïnstalleerd.

des pouvoirs publics. Dans le cas d'installations sauvages, l'administration se verra obligée de traiter avec tous les contrevenants, en essayant, en ce qui concerne l'infrastructure, de provoquer la constitution de ce qu'on pourrait appeler un fonds de solidarité alimenté, d'une part, par les contrevenants et, d'autre part, par une contribution des pouvoirs publics. Il s'agit là sans doute d'une besogne de longue haleine, dont les résultats vont bientôt commencer à se faire sentir.

Chaque cas sera analysé et des propositions seront faites. En tout cas, il importe que les promoteurs ou les comités d'action désignés par la masse de contrevenants soumettent les dossiers au Ministre en vue d'une régularisation éventuelle.

Le Ministre ne croit pas qu'on puisse dire que, dans ce domaine, sa politique n'est pas suffisamment souple. Il serait presque tenté de dire que, compte tenu de la situation de fait, elle l'est peut-être trop; c'est dans cet esprit de conciliation sociale qu'il a été amené, et le sera encore dans le futur, à accepter des situations qui ne sont pas idéales au point de vue du bon aménagement. L'essentiel est qu'elles soient acceptables.

Dans un but constructif, il souhaite que les communes à vocation résidentielle du type secondes résidences prennent elles-mêmes des initiatives pour réaliser des ensembles nouveaux et valables.

Enfin, il a souligné que ses services ont reçu mission de se montrer impitoyables pour les extensions des parcs existants ou pour la création d'ensembles nouveaux sans qu'un permis préalable n'ait été demandé ni obtenu.

Certains membres ont attiré l'attention sur l'arbitraire qui règne en matière d'octroi ou de refus d'autorisations de bâtir et de lotir.

Des recours sont, dès lors, introduits en grand nombre, tant dans un sens que dans l'autre.

Ne faut-il pas revoir les procédures en matière d'autorisation et de recours?

Le Ministre a précisé que, dans la procédure de recours en matière de permis de bâtir, telle qu'elle est réglée par l'article 55 de la loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, il existe déjà, au premier stade, une autorité régionale, à savoir la députation permanente du conseil provincial.

Il est normal qu'au stade ultérieur le recours soit soumis à une autorité centrale. Cette procédure, mise en place par le législateur dans un but de défense des droits du citoyen, est très appréciée par celui-ci. Elle n'est pas contestée jusqu'ici, et il n'y a pas de motif de supprimer le dernier stade des recours.

— Un membre a rappelé que la commission consultative pour l'agglomération gantoise fonctionne depuis plusieurs années déjà.

Elle se réunit à des époques irrégulières, suivant les nécessités.

La commission consultative provinciale pour la Flandre orientale a été constituée, mais ne s'est pas encore réunie jusqu'à présent.

Le Ministre répond que cette commission sera installée prochainement.

HOOFDSTUK IV.

Allerlei.

A. — *Bespreking.*

— Een lid wenst juist te weten hoe de toestand is inzake bouw van sociale woningen in de Brusselse agglomeratie.

Hicrop antwoordt de Minister :

1. Er is reeds over geklaagd, en overigens terecht, dat te weinig sociale woningen gebouwd werden in de Brusselse agglomeratie, wat o.m. tot gevolg heeft gehad dat nieuwe woningen ter vervanging van gesloopte of te slopen oude woningen niet tijdig klaar zijn gekomen.

Tijdens zijn vergadering van 28 maart 1972 heeft de Raad van beheer van de Nationale Maatschappij van Huisvesting de stand van zaken onderzocht i.v.m. de aan de bouwmaatschappijen toegekende en niet opgebruikte contingenten.

Vastgesteld werd dat de achterstand verreweg het grootst is in de provincie Brabant en meer bepaald in de agglomeratie Brussel.

Voor heel de provincie Brabant blijven er 8 435 woningen waarvoor geen enkel voorontwerp werd ingediend. Dat cijfer omvat 4 337 woningen die moeten gebouwd worden in de 19 gemeenten van Brussel-Hoofdstad.

De Minister van Openbare Werken doet een oproep tot de betrokken bouwmaatschappijen opdat ze, in het kader van de huidige politiek van de Regering, die de bouwsector wil stimuleren, een speciale inspanning zouden leveren om de achterstand in te lopen.

2. Gelukkig wordt een kentering ten goede stilaan merkbaar.

De uitgaven vastgelegd voor het dienstjaar 1972 beliepen einde maart 4 208 miljoen voor de goedgekeurde werken, waarvan 468 miljoen voor Brussel, d.i. 11 %.

3. Nog gelukkiger is dat tijdens diezelfde vergadering van de raad van beheer nieuwe dossiers voor 1 390 woonegelegenheden werden onderzocht en goedgekeurd. 399 van die woonegelegenheden, of 29 %, waren bestemd voor Brussel.

Deze laatste vaststelling doet geen afbreuk aan de opmerking die hierboven onder n° 1 is gemaakt, daar die 399 woonegelegenheden worden beschouwd als het gebruikte deel van het toegestane contingent.

4. Einde april 1972 heeft de raad van beheer van de N. M. H. nog de aanbesteding goedgekeurd van 1 196 woonegelegenheden, waarvan 370 voor Brussel.

— Een lid stelt de vraag of er één enkele maatschappij moet worden opgericht voor de Brusselse agglomeratie ?

Volgens de Minister zal de regionalisatie zeker tot gevolg hebben dat mettertijd één maatschappij voor sociale woningbouw wordt opgericht per gewest, dus ook voor Brussel.

In de agglomeratie Brussel zijn er 38 aangenomen maatschappijen. De bestaande wetgeving staat niet toe ze zonder hun instemming te versmelten.

CHAPITRE IV.

Divers.

A. — *Discussion.*

— Un membre désire connaître exactement la situation relative à la construction de logements sociaux dans l'agglomération bruxelloise.

Le Ministre a répondu ce qui suit :

1. On s'est plaint quelquefois, à juste titre d'ailleurs, de ce que trop peu de logements sociaux ont été construits dans l'agglomération bruxelloise, ce qui a eu notamment pour conséquence que la construction de nouveaux logements en remplacement de vieux logements qui ont été démolis ou doivent encore l'être, n'ont pas été achevés à temps.

En sa séance du 28 mars 1972, le Conseil d'Administration de la Société nationale du Logement a examiné la situation des contingents accordés aux sociétés de construction et non utilisés par celles-ci.

Il a été constaté que le retard est de loin le plus considérable dans la province de Brabant et plus particulièrement dans l'agglomération bruxelloise.

Pour l'ensemble de la province de Brabant, il reste 8 435 logements pour lesquels aucun avant-projet n'a été introduit. Dans ce nombre sont compris 4 337 logements à construire dans les 19 communes de Bruxelles-Capitale.

Le Ministre des Travaux publics lance un appel aux sociétés de construction intéressées pour que, dans le cadre de l'actuelle politique du Gouvernement tendant à stimuler le secteur de la construction, elles fournissent un effort particulier afin de combler ce retard.

2. Heureusement un revirement en mieux commence à se dessiner.

Les engagements de dépenses pour l'exercice 1972 s'élevaient à la fin du mois de mars à 4 208 millions pour les travaux approuvés, dont 469 millions pour Bruxelles, soit 11 %.

3. Il est plus agréable encore de constater qu'en cette même séance du Conseil d'Administration de nouveaux dossiers relatifs à 1 390 logements ont été examinés et approuvés. Parmi ces logements, 399, soit 29 %, avaient trait à Bruxelles.

Cette dernière constatation ne diminue en rien la remarque formulée ci-dessus sous le point 1, puisque ces 399 logements furent déjà considérés comme la partie utilisée du contingent accordé.

4. Fin avril 1972, le Conseil d'Administration de la S. N. L. a encore approuvé l'adjudication de 1 196 logements dont 370 pour Bruxelles.

— Un membre a demandé si on doit créer une société unique pour l'agglomération bruxelloise ?

Selon le Ministre, la régionalisation conduira certainement à la création d'une société d'habitations sociales par région, donc également pour Bruxelles.

Les sociétés agréées existant actuellement dans l'agglomération bruxelloise sont au nombre de 38. La législation actuelle ne permet de les fusionner qu'avec leur accord.

De Minister meent dat de herstructurering op gewestelijk vlak van de huisvestingssector tot stand moet komen nadat de nieuwe organen door de wetgevende macht ter uitvoering van artikel 107^{quater} van de Grondwet zullen opgericht en ook geïnstalleerd zijn.

— Een lid wenst te weten welk deel aan de Brusselse agglomeratie is voorbehouden in het Fonds voor economische expansie en regionale reconversie (aandeel van Brussel in de 1 520 miljoen). Welke kredieten van Openbare Werken zijn bestemd voor industriezones?

Volgens de Minister zijn er geen als zodanig erkende industriezones in de Brusselse agglomeratie.

Anderzijds beschikt de Minister van Economische Zaken echter in datzelfde Fonds over kredieten voor Brussel waarvan de aanwending aan de specifieke behoeften van Brussel kan worden aangepast. Het zou zelfs mogelijk zijn die kredieten bij beslissing van het M. C. E. S. C. naar andere begrotingen over te hevelen naargelang van hun bestemming. Brussel is niet bepaald een agglomeratie met een specifiek industriële roeping. Haar toekomst ligt blijkbaar elders.

— Hetzelfde lid wil ook vernemen of de Regie der Gebouwen, die over 3 600 miljoen zal beschikken, een krediet heeft uitgetrokken voor het World Trade Center te Brussel.

Het antwoord hierop is negatief.

Tot op heden werd daarvoor geen enkel krediet uitgetrokken.

— Een lid wenst te weten welke maatregelen deze Regering genomen heeft om de beslissingen inzake gesubsidieerde werken te decentraliseren.

De Minister wenst vooraf de aandacht te vestigen op het feit dat dit probleem ook onder de bevoegdheid ressorteert van de andere departementen, die gemachtigd zijn om rechtstreeks subsidies uit te keren (Landbouw, Volksgezondheid) of die ermee belast zijn voorstellen te doen en adviezen te verstrekken over toelagen die door het departement van Openbare Werken worden uitgekeerd (Nationale Opvoeding Justitie, Cultuur, enz.).

De maatregelen die moeten worden genomen met het oog op de deconcentratie naar de provincies inzake toelagen voor werken die door de plaatselijke besturen worden uitgevoerd, zijn die welke in de regeringsverklaring zijn aangekondigd.

De administratie werkt aan de voorbereiding van een wetsontwerp dat daarna zo vlug mogelijk voor beslissing aan het Ministerieel Comité voor overheidsinvesteringen zal worden voorgelegd.

— Er wordt ook gevraagd welke maatregelen genomen zijn om de grondspeculatie te vermijden in verband met de bouw van de stuwdam van Silenrieux.

Krijgt het privé initiatief ook zijn aandeel in de toeristische exploitatie ervan?

Dit probleem werd door het Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening zeer grondig bestudeerd.

Het leefmilieu moet zo worden opgevat dat rekening wordt gehouden met de belangen van de plaatselijke bevolking. In het bijzonder moeten regelen worden gesteld betreffende de aanwending van de bodem. De uitwerking van die studie werd toevertrouwd aan Intersud en aan het Economisch Bureau van de Provincie Namen.

Voor de toeristische exploitatie zal op het privé initiatief worden gerekend, dat echter de plannen van aanleg in acht zal moeten nemen, zodat alle ongeordende bouw

Le Ministre estime que la restructuration régionalisée du secteur du logement doit se faire après que les organes nouveaux auront été créés par le législateur en exécution de l'article 107^{quater} de la Constitution et après qu'ils seront installés.

— Un membre désire savoir quelle est la part réservée à l'agglomération bruxelloise dans le Fonds d'expansion économique et de reconversion régionale. (Part de Bruxelles sur les 1 520 millions). Quels crédits des Travaux publics sont destinés à des zonings industriels?

Selon le Ministre, il n'y a pas de zonings industriels reconnus comme tels dans l'agglomération bruxelloise.

Par contre, le Ministre des Affaires économiques dispose dans ce même Fonds de crédits pour Bruxelles, dont la destination peut être adaptée aux besoins spécifiques de Bruxelles. Il serait même possible que, par décision du C. M. C. E. S., ces crédits soient transférés à d'autres budgets selon la destination. Bruxelles n'est pas tellement une agglomération à vocation industrielle spécifique, mais elle a d'autres destinées évidentes.

— Le même membre désire savoir si la Régie des Bâtimens, qui disposera de 3 600 millions, a prévu un crédit pour le World Trade Center à Bruxelles.

La réponse à cette question est négative.

Jusqu'à présent, aucun crédit n'est prévu à cette fin.

— Un membre voudrait savoir quelles sont les mesures prises par ce Gouvernement pour décentraliser les décisions dans le cadre des travaux subsidiés.

Le Ministre tient d'abord à attirer l'attention sur le fait qu'il s'agit d'un problème qui est de la compétence des autres départements ministériels habilités à octroyer directement des subsides (Agriculture — Santé publique) ou chargés de faire des propositions et de donner leur avis sur certains subsides à allouer par le département des Travaux publics (Education nationale — Justice — Culture, etc.).

Les mesures à prendre en vue de la déconcentration au niveau provincial en matière de subsides pour travaux à exécuter par les pouvoirs subordonnés seront celles annoncées dans la déclaration gouvernementale.

L'administration étudie la rédaction du projet de loi qui sera ensuite — et dans le plus bref délai — soumis pour décision au Comité ministériel des Investissements publics.

— On demande quelles mesures sont prises pour éviter la spéculation foncière à l'occasion de la construction du barrage de Silenrieux.

L'initiative privée aura-t-elle également sa part dans l'exploitation touristique?

Ce problème a fait l'objet d'études approfondies de la part de l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire.

L'environnement doit être conçu dans le respect des intérêts de la population locale. Plus spécialement, il convient d'établir des règles quant à l'affectation du sol. La mise au point de cette étude a été confiée à Intersud et au Bureau économique de la province de Namur.

Quant à l'exploitation touristique, elle sera laissée à l'initiative privée qui devra se soumettre aux impératifs des plans d'aménagement, afin d'éviter toute construction anar-

wordt vermeden en de gemeenten kansen op ontwikkeling krijgen, dank zij de opgang van het toerisme die met de bouw van die stuwdammen zal gepaard gaan.

De Staatssecretaris voor Huisvesting en Ruimtelijke Ordening vestigt er evenwel de aandacht op dat het Bestuur voor Vrijtijdsbesteding en Sport van Franse Cultuur een sportcentrum zal oprichten ten behoeve van het B.L.O.S.O.

Het spreekt ook vanzelf dat de plaatselijke en gewestelijke overheden gepaste initiatieven kunnen nemen om dat kader te valoriseren. Op de begroting van Openbare Werken zijn geen kredieten uitgetrokken voor de aankoop van gronden in de omgeving van de stuwdam.

— Een lid wijst er op dat in de kustgebieden het aantal paardenrijdscholen gestadig toeneemt.

Met tal van voorbeelden wordt gewezen op de gevaren die hiermee gepaard gaan.

a) *Probleem van de ruiters in de duinen.*

Het is bekend dat ruitergroepen die de duinen doorkruisen niet alleen aan de flora grote schade berokkenen, doch tevens voor de vakantiegangers en dan vooral de kleine kinderen een groot gevaar betekenen.

In de Rijksduinen die door het Bestuur van de Waterwegen « Dienst der Kust » worden beheerd, worden langs de zijde van de Koninklijke Weg op regelmatige afstanden verbodstekens voor ruiters geplaatst.

Het spreekt vanzelf dat het Bestuur niet alleen bij machte is dagelijks, en op elk ogenblik na te gaan of er geen overtredingen gebeuren. Sinds geruime tijd en herhaaldelijk werd bij de respectievelijke gemeentebesturen aangedrongen opdat een aangepast politiereglement zou worden uitgevaardigd.

Zolang deze plaatselijke besturen niet daadwerkelijk hun medewerking verlenen, zal de toestand er niet op verbeteren.

Trouwens het gebeurt meer dan eens dat de ruiters die langs het strand opereren, plots deze zone via de duinen verlaten, zodat in feite over deze gedeelten van de kust een dubbele controle zou nodig zijn.

Terloops zij de aandacht gevestigd op de zeer uitgebreide taken die de kustgemeenten in de zomerperiode dienen te vervullen met tijdelijk aangeworven personeel.

b) *Probleem van de ruitersscholen.*

Ingevolge de democratisering van de paardensport, zijn aan de kust enkele nieuwe paardenrijdscholen tot stand gekomen in de daartoe bestemde recreatiegebieden (Bredene, Klemskerke, enz.).

In de zones gelegen onmiddellijk achter het duinengebied, werden wel hier en daar enkele bestaande landbouwbedrijven omgevormd tot paardenrijdscholen en zelfs ook in bestaande bedrijven wordt de combinatie zomer- en of landbouwbedrijf toegepast.

Het spreekt vanzelf dat de uitbating in bestaande gebouwen niet het voorwerp uitmaakt van een bouwaanvraag. Het Bestuur van de Stedebouw en Ruimtelijke Ordening komt slechts tussenbeide wat de hinderlijkheid betreft (commodo en incommodo). Dat het aantal paardenrijdscholen toeneemt is op zich zelf niet nadelig. Wel is er een aangepaste reglementering nodig, die de meest geschikte parcours uitstippelt om aldus tot een optimale scheiding te komen van het motorisch, voetgangers- en ruitersverkeer.

— Een lid vestigt de aandacht op het moeilijke en trage verloop van de reconversieplannen in het centrum van Antwerpen.

Men staat te veel stil bij details, en de grote en dringende opties worden veronachtzaamd. Er wordt op spoed aangedrongen.

chique et de permettre aux communes de se développer grâce à l'essor du tourisme qui accompagnera la construction de ces barrages.

Le Secrétaire d'Etat au Logement et à l'Aménagement du Territoire signale cependant que l'Administration des Loisirs et des Sports du Ministère de la Culture française installera un centre sportif pour l'A. D. E. P. S.

Il est évident que les autorités locales et régionales pourraient prendre des initiatives utiles dans le but de valoriser cet environnement. Au budget des Travaux publics, il n'a pas été prévu de crédits pour acquérir des terrains dans les environs du barrage.

— Selon un membre le nombre de manèges augmente sans cesse au littoal.

Nombre d'exemples sont cités pour souligner les dangers que comporte cette situation.

a) *Le problème des cavaliers dans les dunes.*

Le Ministre n'est pas sans savoir que les groupes de cavaliers qui sillonnent les dunes causent non seulement d'importants dégâts à la flore, mais représentent aussi un grand danger pour les vacanciers et, surtout, pour les petits enfants.

Dans les dunes domaniales gérées par l'Administration des Voies hydrauliques, « Service de la côte », le long de la Route Royale, à intervalles réguliers, des signaux d'interdiction pour cavaliers sont placés.

Il est évident que cette Administration seule n'est pas à même de contrôler, journellement et à tout instant, s'il n'y a pas d'infractions. Depuis longtemps déjà, et à plusieurs reprises, il a été insisté auprès des administrations communales respectives pour qu'elles édictent un règlement de police adéquat.

Aussi longtemps que les administrations locales ne prêteront pas effectivement leur concours, la situation ne s'améliorera pas.

D'ailleurs, il arrive fréquemment que les cavaliers quittent la plage en empruntant les dunes, ce qui fait qu'il faudrait pratiquement un double contrôle sur ces parties de la côte.

Il convient de signaler à cette occasion que pendant la période d'été les communes côtières ont à accomplir des tâches très diverses en employant du personnel temporaire.

b) *Le problème des manèges.*

Par suite de la démocratisation de l'équitation, plusieurs nouveaux manèges ont été créés dans les zones de délassément destinées à cet effet (Bredene, Klemskerke, etc.).

Dans les zones situées immédiatement derrière les dunes, quelques exploitations agricoles existantes ont par-ci, par-là été transformées en manège et même dans des exploitations existantes l'activité agricole est combinée avec l'activité estivale.

Il est évident que l'exploitation dans des bâtiments existants ne fait l'objet d'aucune demande de construction. L'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire n'intervient que pour l'enquête « de commodo et incommodo ». L'accroissement du nombre de manèges n'est pas préjudiciable en soi, mais il faut une réglementation adéquate comportant indication des parcours les plus appropriés, afin d'obtenir une séparation optimale du trafic motorisé, des piétons et des cavaliers.

— Un membre a attiré l'attention sur la lente et difficile réalisation des plans de reconversion relatifs au centre d'Anvers.

On s'occupe trop de questions de détail, tandis que les grandes options urgentes sont négligées. Il convient de faire diligence.

Door de Minister werden de volgende inlichtingen verstrekt inzake het bouwen van volkswoningen in de 1^{ste} wijk van de stad Antwerpen in het kader van de goedgekeurde bijzondere plannen van aanleg n^{os} 2 en 68.

Voor zover men zich houdt aan de grenzen van de zone bestemd voor de gegroepeerde bouw van volkswoningen, kan de bestemming van dit terrein niet meer aangevochten worden.

Wel dient in huidig geval rekening gehouden te worden met enkele speciale toestanden. De bouw van deze volkswoningen dient gepaard te gaan met de bouw van een grote ondergrondse parkeergarage.

Alhoewel de voorziening in woningen primordiaal is, mag het voor de toekomst niet uitgesloten worden dat eventuele complementaire nevenbestemmingen mee in dit project worden opgenomen.

Hetgeen voorafgaat hangt natuurlijk nauw samen met de stedelijke omgeving waarin dit bouwproject moet geïntegreerd worden.

Wat het bouwproject zelf betreft, is reeds een lange reeks van onderhandelingen gevoerd. Inzonderheid diende het advies ingewonnen te worden van de koninklijke commissie voor monumenten en landschappen, dit omwille van de onmiddellijke nabijheid van een geklasseerd monument met name het vleeshuis.

Omwille van de complexiteit van de problemen betreffende dit bouwproject was de lange reeks van onderhandelingen uiteindelijk dan ook niet zonder nut.

De betrokken overheden en administraties hebben daarmee ruimschoots de tijd gehad alle problemen te onderzoeken.

Deze reeks van onderhandelingen hebben dan ook geleid tot een vergadering die op 23 mei 1972 te Antwerpen, op initiatief van de Stad Antwerpen werd gehouden en waarop o.m. vertegenwoordigers aanwezig waren van de betrokken besturen van de Ruimtelijke Ordening en de Huisvesting. Een lid van het Kabinet van Openbare Werken was eveneens aanwezig.

Tijdens deze vergadering is men tot een synthese kunnen komen van alle problemen die zich rond dit bouwproject stellen.

Er werd overeengekomen om met bekwame spoed en in gemeen overleg, een globaal programma op te stellen, in het licht van alle vroegere gedane bemerkingen en die geen afbraak doen aan de bestemming zoals voorzien in de goedgekeurde bijzondere plannen van aanleg.

Vervolgens zal de bouwaanvraag moeten worden ingediend. Uiteraard zijn de bouwheer en architect hiervoor verantwoordelijk.

— Een lid vraagt welk beleid de Regering volgt inzake de inplanting van woningen langs de autosnelwegen. Op dit ogenblik is de vraag naar terreinen die gelegen zijn langs de uitritten enorm. Men stelt vast dat regelmatig, vaak door dezelfde maatschappijen, langs de autostrades wordt gebouwd. Zelfs indien deze woningen gelegen zijn buiten de zone van non-aedificandi, lijkt het niet wenselijk te komen tot autosnelwegen die uiteindelijk doorheen bepaalde hoogbouw-stroken in de steden binnenlopen. Wat is ter zake de politiek die door de Regering wordt gevolgd?

Volgens de Minister moet het bouwverbod langs de autosnelwegen met de grootste zorg worden bepaald in het kader van algemene maatregelen.

De autosnelweg is een bijzondere openbare weg. Het onderscheid tussen de gewone openbare wegen en de autosnelweg kan worden gemaakt aan de hand van de klassiek erkende rechten van de particulieren, wier eigendom aan openbare wegen paalt.

Bij de gewone openbare wegen gelden de rechten van uitweg, uitzicht, afwatering, enz. Bij de autosnelweg wor-

Le Ministre a fourni les précisions suivantes en ce qui concerne la construction de logements sociaux dans le 1^{er} quartier de la ville d'Anvers, dans le cadre des plans particuliers d'aménagements approuvés n^{os} 2 et 68.

Dans la mesure où l'on s'en tient aux limites de la zone destinée à la construction groupée de logements sociaux, l'affectation de ce terrain ne peut plus être contestée.

Toutefois, il y a lieu en l'occurrence de tenir compte de quelques situations particulières. La construction de ces logements sociaux doit aller de pair avec la construction d'un grand parking souterrain.

Bien que la construction des logements soit primordiale, il ne peut être exclu, à l'avenir, que d'éventuelles affectations annexes complémentaires soient intégrées à ce projet.

Ce qui précède est naturellement étroitement lié à l'environnement urbain, dans lequel ce projet de construction doit s'intégrer.

En ce qui concerne les projets de construction proprement dits, toute une série de négociations ont déjà eu lieu. Il a notamment fallu recueillir l'avis de la Commission royale des monuments et des sites, en raison de la proximité immédiate d'un monument classé, le « Vleeshuis ».

Par suite de la complexité des problèmes relatifs à ce projet de construction, la longue série de négociations n'a finalement pas été inutile.

Les autorités et administrations concernées ont ainsi eu largement le temps d'examiner tous les problèmes.

Cette série de négociations s'est terminée par une réunion qui s'est tenue le 23 mai 1972, à Anvers, à l'initiative de la ville d'Anvers et à laquelle assistaient notamment des représentants des administrations intéressées de l'Aménagement du Territoire et du Logement. Un membre du Cabinet du Ministre des Travaux publics y assistait également.

Cette réunion a permis de parvenir à une synthèse de tous les problèmes concernant ce projet de construction.

Il a été convenu d'élaborer, avec toute la diligence voulue et de commun accord, un programme global à la lumière de toutes les observations qui ont été faites précédemment et qui ne portent pas préjudice à l'affectation prévue dans les plans particuliers d'aménagement approuvés.

La demande de permis de bâtir devra ensuite être introduite, ce qui incombe naturellement au maître de l'ouvrage et à l'architecte.

— Un membre demande quelle est la politique du Gouvernement en matière d'implantation d'habitations le long des autoroutes. Il existe actuellement une demande considérable pour les terrains situés le long des sorties. On constate que souvent les mêmes sociétés construisent régulièrement le long des autoroutes. Même si ces habitations sont construites en dehors de zones « de non aedificandi », il ne semble pas souhaitable d'avoir des autoroutes qui finalement pénètrent dans les villes en traversant des quartiers de constructions en hauteur. Quelle est la politique suivie en cette matière par le Gouvernement?

Selon le Ministre, l'interdiction de construire le long des autoroutes doit être définie avec le plus grand soin dans le cadre de mesures générales.

L'autoroute est une voie publique spéciale. La distribution entre les voies publiques ordinaires et les autoroutes peut être opérée sur la base des droits classiques reconnus aux particuliers dont la propriété est riveraine des voies publiques.

Les droits d'issue, de vue, d'écoulement, etc., sont d'application aux voies publiques. En ce qui concerne les auto-

den die rechten niet erkend door het feit dat die enige functie heeft, nl. het verkeer van motorvoertuigen.

Dit onderscheid brengt enerzijds mede dat de overheid toezicht houdt op de opritten, zodat het de particulieren verboden is rechtstreeks toegang te nemen op een autosnelweg. Anderzijds wordt het begrip « rooilijn », dat langs de gewone wegen de scheiding vormt tussen het openbaar domein en de particuliere eigendommen, niet herhaald bij de autosnelwegen. Het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen, getroffen in uitvoering van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen, inzonderheid artikel 10, bepaalt inderdaad geen achteruitbouwstroken, maar wel vrije stroken met een maximumdiepte van 30 meter, waarbinnen het verboden is enig bouwwerk op te trekken. Deze vrije stroken hebben tot doel de instandhouding, de welstand en de berijdbaarheid van de autosnelweg te verzekeren alsmede een latere eventuele verbrediging mogelijk te maken.

Hieruit volgt niet automatisch dat een bouwwerk toegelaten is, wanneer het wordt geplaatst op een afstand van meer dan 30 meter, d.i. buiten de vrije stroken. Een bredere strook kan nodig worden geacht omwille van bijzondere omstandigheden zoals de aard van het gebied, de omgeving, het landschap, de karakteristieken van bestaande gebouwen, enz.

Om die reden is het gewenst reeds vooraf de nadruk te leggen op het feit dat de hier volgende regeling slechts geldt op plaatsen waar bebouwing planologisch toegelaten is. Dit betekent dat ze niet van kracht is waar bebouwing uitgesloten is volgens het ontwerp-gewestplan of enig verordenend voorschrift, terwijl de omzendbrief n° 51 van 22 oktober 1967 (bouwen in de buurt van de autosnelwegen) van kracht blijft.

Gelet op de ondervinding opgedaan in ons land en in de buurlanden, werd besloten dat langsheen de autosnelwegen geen werken of handelingen zoals bepaald bij artikel 44 van de wet van 29 maart 1962, houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw, meer mogen toegelaten worden op minder van 80 meter vanaf de grens van het platform van de autosnelweg, wanneer deze door landbouwzones of groenzones trekt.

Waar de autosnelweg door bebouwde kommen gaat of doorheen de bouwperimeter van de agglomeraties zoals afgelijnd in de ontwerp-gewestplannen (de stedelijke autosnelwegen), zijn het de voorschriften van de plannen van aanleg die de eventueel op te leggen bouwvrije stroken nader bepalen.

— Een lid vroeg omtrent het besluit n° 2104 van de Ministerraad betreffende de kredieten die oorspronkelijk bestemd waren voor het aanleggen van de dienstzone te Bastenaken.

Hierop wordt als volgt geantwoord :

De kredieten die oorspronkelijk bestemd waren voor het aanleggen van de dienstzone te Bastenaken waren uitgetrokken op artikel 63.20 (begroting 1971) in overeenstemming met de beraadslaging van de Ministerraad n° 2104 van 30 juli 1971, d.w.z. overeenkomstig de eerste aanvraag van de Economische Raad voor Wallonië.

De begroting voor 1972 was inderdaad gesteund op de genoemde beraadslaging en heeft dus het bedoelde artikel 63.20 overgenomen.

Er mag niet uit het oog worden verloren dat met het opmaken van de begroting voor 1972 begonnen werd in juli 1971.

Op artikel 63.20 moest, bij de verdeling van het miljard in 1971, worden uitgetrokken :

routes, ces droits ne sont pas reconnus, car ces voies ont pour unique fonction d'assurer la circulation des véhicules à moteur.

Cette distinction implique, d'une part, que les pouvoirs publics exercent une surveillance sur les accès aux autoroutes : il en résulte qu'il est interdit aux particuliers de disposer d'un accès direct à une autoroute. D'autre part, la notion d'« alignement », lequel constitue le long des voies ordinaires la séparation entre le domaine public et les propriétés privées, n'a pas été reprise dans le cas des autoroutes. L'arrêté royal du 4 juin 1958 concernant les zones de dégagement établies le long des autoroutes, pris en exécution de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes et notamment de son article 10, ne prévoit en effet pas de zones de recul, mais bien des zones de dégagement d'une profondeur maximum de 30 mètres, dans lesquelles il est interdit d'édifier une construction quelconque. Ces zones de dégagement ont pour but d'assurer la préservation, le bon état et la praticabilité de l'autoroute ainsi que de permettre ultérieurement son élargissement éventuel.

Il n'en résulte pas automatiquement qu'une construction est permise à une distance supérieure à 30 mètres, c'est-à-dire en dehors des zones de dégagement. Une zone plus large peut être jugée nécessaire en raison de circonstances particulières, comme la nature de la région, les environs, le site, les caractéristiques des immeubles existants, etc.

Pour ces motifs, il est souhaitable de mettre d'avance l'accent sur le fait que ce régime n'est applicable qu'aux endroits où les constructions sont autorisées du point de vue de l'aménagement du territoire. Il en résulte qu'il n'est pas applicable là où les constructions sont exclues en vertu du projet de plan de secteur ou d'une description réglementaire quelconque; d'autre part, la circulaire n° 51 du 22 octobre 1967 (constructions dans le voisinage des autoroutes) reste d'application.

Vu l'expérience acquise en Belgique et à l'étranger, il a été décidé qu'aucun des actes ou travaux visés à l'article 44 de la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme ne pourrait plus être permis à moins de 80 mètres de la limite de la plate-forme de l'autoroute qui traverse des zones agricoles ou des zones vertes.

Si l'autoroute traverse des agglomérations ou pénètre dans le périmètre urbain des agglomérations tel qu'il a été défini dans les projets de plans de secteur (autoroutes urbaines), ce sont les prescriptions des plans d'aménagement qui précisent les zones « de non aedificandi » qu'il faut éventuellement imposer.

— Un membre a demandé des précisions au sujet de la décision n° 2104 du Conseil des Ministres, concernant les crédits destinés initialement à l'aménagement de la zone de service de Bastogne.

Il lui a été répondu que :

Les crédits destinés initialement à l'aménagement de la zone de service de Bastogne avaient été prévus à l'article 63.20 (budget 1971), conformément à la délibération en Conseil des Ministres n° 2104 du 30 juillet 1971, c'est-à-dire conformément à la première demande du Conseil économique wallon.

Le budget 1972 a été élaboré effectivement sur base de la délibération précitée et a donc repris l'article 63.20 dont question.

Il ne faut pas perdre de vue que l'élaboration du budget 1972 a débuté en juillet 1971.

Lors de la répartition du milliard en 1971, il fallait prévoir à l'article 63.20 :

- aan vastleggingskredieten : 20 000 000 F.
- an ordonnanceringskredieten : 15 000 000 F.

Om het bedrag van de mogelijke vastleggingen te evenaren, was er in 1972 dus een aanvullend ordonnanceringskrediet nodig van 5 000 000 F (15 000 000 F in 1971 + 5 000 000 F in 1972 = 20 000 000 F globaal vastleggingskrediet).

Bij het praktisch onderzoek van het nieuw programma dat door de Economische Raad voor Wallonië was voorgelegd, is gebleken dat artikel 63.20 niet meer in aanmerking kon komen om daarop de werken aan te rekenen die in de plaats kwamen van de toelage aan de stad Bastenaken.

Vandaar dat het nodig is gebleken op de begroting voor 1972 een krediet over te dragen. Dit zal gebeuren bij een in de Ministerraad overlegde beslissing.

Het ontwerp van beraadslaging zal eerstdaags aan de Ministerraad worden voorgelegd.

Bij dit ontwerp wordt voorzien in de schrapping van het artikel 63.20 bij middel van het koninklijk besluit houdende kredietoverdrachten en de inschrijving van een artikel 01.01 (industriële zonings — nieuw programma C. E. W. voor het hier bedoelde deel). Deze inschrijving zal worden geregulariseerd via het feuilleton van aanpassing.

Dit artikel 01.01 zal in vastlegging en ordonnancerings hetzelfde toegewezen krijgen als wat op artikel 63.20 uitgetrokken was voor 1971 en 1972, d.w.z. een vastleggingskrediet van 20 000 000 F en een ordonnanceringskrediet van 20 000 000 F.

— Een lid wenst uitleg te verkrijgen over het opruimen van de bunkers in de kuststrook.

Welke werken zijn aan de gang ?

Hierop wordt geantwoord :

a) Deze aangelegenheid werd onlangs nog behandeld in het antwoord dat werd verstrekt op de parlementaire vraag n° 176 dd. 24 september 1971 van Volksvertegenwoordiger Fernand Vandamme.

De sloping van oorlogsconstructies langs de kust betreft niet alleen de werkelijke bunkers doch eveneens de versterkte loopgrachten, schietplatformen of schietnesten.

Sedert 1965 werden bij benadering volgende hoeveelheden afgebroken, en dit tot einde april 1972 :

1965	...	2 200 m ³	612 000 F
1966	...	13 600 m ³	4 777 500 F
1967	...	12 680 m ³	4 785 000 F
1968	...	11 700 m ³	4 820 000 F
1969	...	9 000 m ³	4 000 000 F
1970	...	6 500 m ³	2 883 355 F
1971 + 1972	...	38 717 m ³	43 557 210 F

(januari tot en met april)

94 397 m³ 65 435 055

b) Momenteel zijn nog aannemingen aan de gang waarin nog de afbraak van 17 350 m³ voorzien is. Zulks vergt een uitgave van 15 080 000 F.

Bovendien werden ook nog slopingswerken voor een volume van 3 100 m³ aanbesteed, waarvoor de goedkeuring eerstdaags zal betekend worden. Deze werken zullen 2 300 000 F kosten.

Voor elk van de jaren 1973-1974 wordt de afbraak voorzien van telkens 25 000 m³ voor een uitgave van telkens 35 miljoen F. Hiermee zou het probleem van de bunkers uiteindelijk een oplossing krijgen.

c) Het tempo van de slopingswerken is niet alleen afhankelijk van de kredieten die ter beschikking kunnen gesteld worden, maar ook van de mogelijkheden die er zijn om het puin te bergen.

- en crédits d'aménagement : 20 000 000 de F.
- en crédits d'ordonnancement : 15 000 000 de F.

Il fallait donc en 1972, pour parfaire le montant des engagements possibles, un crédit d'ordonnancement complémentaire de 5 000 000 de F (15 000 000 de F en 1971 + 5 000 000 de F en 1972 = 20 000 000 de F d'engagement global).

Lors de l'examen pratique du nouveau programme présenté par le Conseil économique wallon, il est apparu que l'article 63.20 ne pouvait plus entrer en ligne de compte pour l'imputation des travaux qui remplaçaient le subside destiné à la ville de Bastogne.

D'où nécessité de procéder à un transfert de crédits au budget 1972. Cela se fera par décision délibérée en Conseil des Ministres.

Le projet de délibération sera soumis à très bref délai au Conseil des Ministres.

Ce projet prévoit la suppression de l'article 63.20 par voie d'arrêté royal de report et l'inscription de l'article 01.01 (Zonings industriels — nouveau programme C. E. W. pour la partie qui nous occupe), inscription à régulariser par la voie du feuilleton d'ajustement.

Les crédits d'engagement et d'ordonnancement inscrits à l'article 01.01 seront ceux qui ont été prévus à l'article 63.20 en 1971 et 1972, c'est-à-dire en engagement : 20 000 000 de F, en ordonnancement : 20 000 000 de F.

— Un membre demande des explications sur la démolition des bunkers au littoral.

Quels sont les travaux en cours ?

Il lui a été répondu que :

a) Ce problème a été traité récemment dans la réponse à la question parlementaire n° 176 du 24 septembre 1971 du député Fernand Van Damme.

La démolition d'ouvrages militaires ne concerne pas uniquement les bunkers proprement dits, mais également les tranchées, plates-formes et nids de tir fortifiés.

Depuis 1965 jusqu'à la fin du mois d'avril 1972, le cubage démolé est approximativement le suivant :

1965	...	2 200 m ³	612 000 F
1966	...	13 600 m ³	4 777 500 F
1967	...	12 680 m ³	4 785 000 F
1968	...	11 700 m ³	4 820 000 F
1969	...	9 000 m ³	4 000 000 F
1970	...	6 500 m ³	2 883 355 F
1971 + 1972	...	38 717 m ³	43 557 210 F

(janvier à avril inclus)

94 397 m³ 65 435 055

b) Actuellement des entreprises sont encore en cours prévoyant la démolition de 17 350 m³, ce qui correspond à une dépense de 15 080 000 F.

D'autre part, des travaux de démolitions portant sur un volume de 3 100 m³ ont été adjugés. Leur coût s'élèvera à 2 300 000 F.

L'on prévoit chaque année, en 1973 et 1974, la démolition de 25 000 m³, ce qui représentera une dépense annuelle de 35 000 000 de F. Le problème des bunkers serait ainsi enfin résolu.

c) Le rythme des travaux de démolition dépend non seulement des disponibilités en matière de crédits, mais aussi des possibilités d'évacuation des décombres.

Het baat inderdaad niet veel ingedolven bunkers af te breken om de puinen nadien in veel grotere en onooglijke hopen op te stapelen. Het Departement streeft ernaar deze puinen te gebruiken, bij de fundering van wegen, bij de constructie van strandhoofden, kaaimuren, zeedijken, kanaalglooiingen, enz...

Voor deze werken moeten dan ook kredieten voorhouden zijn. Bij de afbraak wordt de prioriteit gegeven aan constructies die de openbare veiligheid in het gedrang brengen.

— Uitleg wordt ook gevraagd over de bedoelingen van de Minister inzake het bouwen van parkeerplaatsen in de stadskernen.

Het aanleggen van parkeerplaatsen voor autovoertuigen is, volgens de Minister, een probleem dat door de Openbare Werken niet wordt verwaarloosd. Een circulaire van 17 juni 1970 (verschenen in het *Belgisch Staatsblad* van 4 augustus 1970) heeft de gemeentebesturen kennis gegeven van de richtlijnen die in dit opzicht moeten in acht worden genomen wanneer bouwwerken worden uitgevoerd. De administratie waakt ervoor dat die richtlijnen worden nageleefd, zodat elk gebouw waar menselijke activiteiten geconcentreerd zijn over een voldoende parkeerplaats beschikt.

De nood aan parkeerplaatsen is ook aan sommige promotoren in de immobiliënssector niet ontgaan: in de grote steden van het land hebben ze parkings gebouwd en zij bouwen er nog. Totnogtoe werd aan de Staat geen tegemoetkoming gevraagd in de financiering van zulke werken.

— Een lid wenst te weten hoever men staat met de erkenning van toeristische zones van nationaal belang. Er schijnt immers veel verwarring te heersen omtrent de inlichtingen die daarover verstrekt worden. Hij wil ook vernemen of het in de bedoeling van het Departement ligt toeristische zones van nationaal of regionaal belang te erkennen en of zulke erkenning dezelfde rechten en dezelfde toelagemogelijkheden biedt als wanneer industriële zones erkend worden als zijnde van nationaal of gewestelijk belang.

De uitvoering van de wet van 30 december 1970 die o.m. voorziet in de oprichting van toeristische zonings moet volgens de Minister op de drie volgende principes berusten:

— Specialisatie: elke zone moet naar haar eigen bestemming, die bepaald wordt door haar eigen mogelijkheden, een geëigende toeristische uitrusting krijgen;

— Concentratie: zoals ook bij de industriële ontwikkeling het geval is, moeten de investeringen op redelijke wijze op strategische punten geconcentreerd zijn om een voldoende rendabiliteit mogelijk te maken, een min of meer uitgebreid gebied tot leven te brengen en het natuurlijk milieu te vrijwaren;

— Aanvullend karakter: een programma van toeristische investeringen moet worden opgevat op grond van een gewestelijk plan dat steunt op een hiërarchie van belangstelligingscentra en dat een zo breed mogelijke verscheidenheid van uitrustingen moet bieden. Het komt er evenwel op aan elke overlapping te vermijden.

Deze opvatting van de toeristische ontwikkeling leidt ons tot de volgende bepalingen:

— sector voor toeristische expansie, d.w.z. een gebied dat het voorwerp heeft uitgemaakt van een voorafgaande studie van de mogelijkheden inzake toeristische ontwikkeling;

— toeristische expansiezone, d.w.z. een gebied dat het voorwerp heeft uitgemaakt van een bijzonder programma en dat aanspraak kan maken op bepaalde interventies en specifieke hulpmaatregelen;

— toeristische zone, d.w.z. een gebied dat afgelijnd is door een bestemmingsplan en waar de procedure tot ontginning ten algemenen nutte kan toegepast worden.

En effet, il ne sert pas à grand-chose de démolir des bunkers enterrés, pour ensuite accumuler les décombres en tas beaucoup plus inesthétiques encore. Le Département s'efforce d'utiliser ces décombres, par exemple, pour les fondations de routes, dans la construction de jetées de murs de quai, de digues de mer, de perrés de canaux, etc.

Il faut que des crédits soient aussi disponibles pour ces travaux. En matière de démolitions, priorité est donnée aux ouvrages qui mettent en danger la sécurité publique.

— Des précisions sont demandées au sujet des intentions du Ministre concernant la création de parkings dans le centre des villes.

La création de places de stationnement pour voitures automobiles est un problème qui n'est pas perdu de vue par les Travaux publics. Une circulaire du 17 juin 1970 (publiée au *Moniteur belge* du 4 août 1970) a fait connaître aux administrations communales les directives à observer à ce sujet lorsqu'il y a des travaux de construction. L'administration veille à ce que ces directives soient suivies, de telle sorte que chaque bâtiment où se concentrent des activités humaines dispose d'un parking suffisant.

Le besoin de parkings n'a d'autre part pas échappé à certains promoteurs immobiliers, qui ont construit et continuent à construire des parkings dans les grandes villes du pays. Jusqu'à présent aucune intervention n'a été réclamée à l'Etat pour le financement de ces ouvrages.

— Un membre aimerait savoir où en est la reconnaissance des zones touristiques d'intérêt national? Il semble en effet qu'il existe beaucoup de confusion dans les informations qui sont fournies à cet égard et il aimerait donc savoir si le Département compte reconnaître des zones touristiques d'intérêt national ou régional et si cette reconnaissance entraînera les mêmes droits et les mêmes possibilités de subventionnement que dans le cas des zonings industriels reconnus d'intérêt national ou régional.

Selon le Ministre, l'application de la législation du 30 décembre 1970 prévoyant notamment la création de zones touristiques doit reposer sur les trois principes ci-après:

— Spécialisation: chaque zone, en fonction de sa vocation propre déterminée par ses potentialités, doit recevoir un type particulier d'équipement touristique.

— Concentration: comme en matière de développement industriel, les investissements doivent, dans une mesure raisonnable, être concentrés en des points stratégiques susceptibles d'assurer une rentabilité suffisante, d'animer une région plus ou moins étendue et de sauvegarder le milieu naturel.

— Complémentarité: un programme d'investissement touristique doit se concevoir en fonction d'un plan régional fondé sur une hiérarchie des centres d'intérêt et destiné à assurer un éventail le plus large possible d'équipement tout en évitant les doubles emplois.

Cette conception du développement touristique conduit aux définitions suivantes:

— secteur d'expansion touristique, c'est-à-dire un territoire ayant fait l'objet d'une étude préalable concernant les possibilités de développement touristique;

— zones d'expansion touristique, c'est-à-dire un territoire ayant fait l'objet d'un programme particulier et pouvant bénéficier de mesures d'interventions et d'aides spécifiques;

— zonings touristique, c'est-à-dire un territoire délimité par un plan de destination et auquel peut être appliqué la procédure pour cause d'utilité publique.

Het percentage van de tegemoetkoming ten gunste van de investeerders en inzake infrastructuur kan vastgesteld worden krachtens het statuut dat aan de zone toegekend is.

Momenteel werden verschillende contracten ondertekend met het oog op de studie van de toeristische ontwikkeling in overeenstemming met het bovenstaande schema. Wat de erkenning van de eigenlijke zones betreft, gaat de Minister ermede akkoord dat de Staatssecretarissen voor de Huisvesting en de Ruimtelijke Ordening de voorstellen onderzoeken die hun gedaan werden door de gewestelijke en plaatselijke instanties. Hij heeft geen kennis gekregen van dergelijke officiële aanvragen, tenzij voor gevallen die voorgelegd werden in het raam van de parallelle of compensatiekredieten. Die dossiers worden thans onderzocht door de Staatssecretarissen.

— Een lid snijdt het hoofdstuk aan van de economische relance en wenst daarbij een suggestie te doen waardoor het mogelijk zou zijn het hout dat als materiaal kan worden gebruikt en waarvan een zeer ruime voorraad in ons land aanwezig is en dat, zoals men weet, met het water een van de belangrijkste rijkdommen van het zuidoostelijk gedeelte van ons land is, te waarde te maken.

Waarom zou het departement er inderdaad niet bij de algemene Spaar- en Lijfrentekas evenals bij alle door deze laatste erkende maatschappijen op aandringen een lening tegen gunstvoorwaarden toe te staan voor in hout opgetrokken huizen? Tot op heden heeft het departement geweigerd bouwpremies te verlenen voor houten huizen onder voorwendsel dat het brandrisico daar groter is dan voor de gewone en in traditioneel bouw materiaal opgetrokken huizen. Zulk een belangrijke maatregel zou het mogelijk maken niet alleen het hout als materiaal te waarde te maken, maar ook de prefabricering van die houten woningen — zoals de Canadezen en de Engelsen het reeds doen — te overwegen. Het lid heeft onlangs een Canadese bouwwerf in de omgeving van Parijs zelf kunnen bezoeken. Bij de bouw in hout worden de traditionele materialen gebruikt voor de onderbouw en het optrekken van de stenen muren wat betreft de delen die aan de regen zijn blootgesteld, maar het geheel zelf is volledig in Canadees hout, wat een hele prestatie is. Waarom zou iets dergelijks ook niet in ons land kunnen gebeuren dank zij een beslissing van het Departement van Openbare Werken? Het lid onderstreept eveneens de verklaring die de provinciegouverneur op 21 maart te Brussel heeft afgelegd en waarin hij heeft gesuggereerd dat de verplichting zou worden opgelegd gebruik te maken van leisteen — die hoofdzakelijk wordt gewonnen in Luxemburg — voor de bedekking van openbare gebouwen, waarvan wordt voorzien dat zij er meer dan een eeuw zullen staan. Persoonlijk is hij de mening toegedaan dat een halve eeuw ruimschoots volstaat als criterium om het gebruik van natuurlesteen verplicht te stellen.

De Minister verklaart dat het Departement van Openbare Werken geen invloed kan uitoefenen op de Algemene Spaar- en Lijfrentekas noch op de door haar erkende maatschappijen om leningen tegen gunstvoorwaarden toe te staan voor in hout opgetrokken huizen.

De vraag betreffende de bouwvergunningen behoort tot de bevoegdheid van het Bestuur van Stedebouw en Ruimtelijke Ordening.

Het bestuur van de Gebouwen verzet zich niet tegen het gebruik van (inlands of ander) hout bij het optrekken van openbare gebouwen, wel integendeel.

Zo werden talrijke geprefabriceerde schoolgebouwen zonder verdieping in hout opgetrokken en wordt vrij veel hout aangewend bij de bouw van geprefabriceerde schoolgebouwen met een verdieping.

Hetzelfde geldt voor andere openbare gebouwen waar hout goeddeels wordt gebruikt in de vorm van geplakte plankjes, moderne, genagelde, in mindere of meerdere mate

Le taux d'intervention en faveur des investisseurs et en matière d'infrastructure pourrait être défini en fonction du statut octroyé au zoning.

Actuellement, plusieurs contrats sont signés en vue d'étudier le développement touristique conformément au schéma cité ci-avant. Quant à la reconnaissance des zonings proprement dits, le Ministre est d'accord pour que MM. les Secrétaires d'Etat au Logement et à l'Aménagement du Territoire examinent les propositions qui leur sont faites par les instances régionales et locales. Il n'a pas connaissance de demandes officielles du genre, sauf les cas qui ont été soumis dans le cadre des crédits parallèles ou de compensation. Ces dossiers sont actuellement à l'instruction chez MM. les Secrétaires d'Etat.

— Un membre, abordant le chapitre de la relance économique, aimerait faire part d'une suggestion qui permettrait la valorisation du matériau bois que notre pays possède en suffisance et qui, avec l'eau, constitue comme on le sait une des richesses les plus importantes du sud-est du pays.

Pourquoi en effet le Département n'insisterait-il pas auprès de la Caisse générale d'Epargne et de Retraite ainsi qu'auprès de toutes les sociétés agréées par elle afin de consentir un prêt social pour des maisons construites en bois? Jusqu'à l'heure actuelle, le Département s'est refusé à l'octroi de primes à la construction de maisons en bois sous le prétexte que le risque d'incendie est plus élevé que dans les maisons ordinaires construites en matériaux traditionnels. Une mesure d'une telle ampleur permettrait non seulement la valorisation du matériau bois, mais aussi d'envisager la préfabrication desdites habitations en bois comme le réalisent déjà les Canadiens et les Anglais. Un membre a pu visiter tout dernièrement un chantier canadien dans les environs de Paris. La construction en bois allie les matériaux traditionnels pour les soubassements et l'élévation de rideaux en briques pour les parties exposées à la pluie mais l'ensemble réalise la performance d'être entièrement construit en bois canadien. Pourquoi ne pas envisager que de telles réalisations puissent voir le jour dans notre pays grâce à une décision du Département des Travaux publics? Un membre insiste également sur la déclaration du Gouverneur de la Province le mardi 21 mars à Bruxelles lorsqu'il a suggéré que le marché de l'ardoise extraite principalement dans le Luxembourg soit considéré comme un recours obligatoire lorsqu'il s'agit de la couverture de bâtiments publics dont la vie prévisible dépasse un siècle. Personnellement il estime qu'un demi-siècle est largement suffisant pour fonder un critère de solidité pour l'ardoise naturelle.

Le Ministre déclare que le Département des Travaux publics n'a aucune action sur la Caisse d'Epargne et de Retraite ainsi qu'auprès de toutes les sociétés agréées par elle afin de consentir un prêt social pour les maisons construites en bois.

La question relative aux autorisations de bâtir entre dans les attributions de l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire.

L'Administration des Bâtiments n'a jeté aucune exclusive contre l'utilisation du bois (indigène ou autre) dans la construction de bâtiments publics, bien au contraire.

C'est ainsi que de très nombreuses constructions scolaires préfabriquées, sans étage, ont été réalisées en bois et que le bois entre dans de très notables proportions dans la construction de bâtiments scolaires préfabriqués à étage.

Il en va de même pour d'autres bâtiments publics dans lesquels le bois intervient pour une bonne part sous forme d'éléments lamellés collés, de charpentes de toiture moder-

geprefabriceerde gebinten, beweegbare tussenschotten, vensterramen en deuren.

Voor die twee laatste zij erop gewezen dat zij meestal meer in hout dan in enig ander materiaal worden vervaardigd.

Natuurleisteent.

Het departement volgt de toestand in de sector van de natuurleisteent op de voet. Zo wordt geregeld het gebruik van leisteent voorgeschreven voor de bedekking van openbare gebouwen waarvan wordt voorzien dat zij er 100 jaar of meer zullen staan.

Rekening houdend met de richtlijnen van de Europese Gemeenschappen inzake overheidsopdrachten voor werken en leveringen, kan het uitsluitend gebruik van inlandse leisteent niet worden opgelegd, zoals door het lid wordt gevraagd.

Op dit ogenblik zijn de aannemers die een offerte doen voor de uitvoering van werken aan gebouwen van de Staat, verplicht de aard en de oorsprong te vermelden van de uit het buitenland afkomstige materialen die zij zich voornemen te gebruiken en, behalve wanneer die materialen afkomstig zijn van Beneluxlanden, wordt het dossier voorgelegd aan de Bestendige Commissie van advies inzake contracten en openbare aanbestedingen, die zetelt in het Ministerie van Economische Zaken.

De Minister meent dat men, bij gelijke prijzen, alleen dan de voorkeur zal geven aan Belgische leisteent boven sommige ingevoerde produkten wanneer de kwaliteit ervan hoger ligt.

Een lid staat dan stil bij het opruimen van de terril aan de kolenmijnen. Hij poogt terzake ingelicht te worden over de toestand en de vooruitzichten.

De Minister antwoordt hierop :

Het is nog niet zolang geleden dat een aanvang werd gemaakt met de gezondmaking van de steenkolenvestigingen vermits zij slechts werd georganiseerd in 1967 bij de in het raam van de bijzondere machten genomen koninklijke besluiten 2 en 92.

Een eerste taak van de Dienst bestond erin een volledige inventaris op te maken van de te saneren vestigingen. Er werden 473 vestigingen geteld met een oppervlakte van meer dan 4 000 ha, wat 10 % is van het zuidelijk steenkolengebied; daarop stonden 400 slakkenhopen met een totaal volume van ongeveer 570 miljoen m³.

De gezondmaking, die in het begin maar langzaam van stapel liep ingevolge de moeilijkheden die uit de wetgeving voortvloeiden, is thans goed op gang gekomen.

In 1967 en 1968 werd geen enkel besluit houdende een beslissing tot gezondmaking aan de Koning ter onderteekening voorgelegd, in 1969 werden er drie, in 1970 elf en in 1971 vierentwintig ondertekend.

Verscheidene andere zullen onverwijld aan de Koning worden voorgelegd of maken thans het voorwerp uit van een onderzoek bij de gemeenten en de bestendige deputaties.

De Staat saneert zelf twee van die landschappen en de Minister heeft zijn instemming betuigd met de plannen en de programma's tot sanering die door de eigenaars in twee andere gevallen werden voorgelegd. Thans bestudeert men sommige programma's.

Terzelder tijd heeft de dienst er zich op toegelegd om van de eigenaars die tot sanering willen overgaan te beknemen dat zij een dergelijk programma voorleggen wanneer hun een vergunning wordt afgeleverd om tot afbraak of tot de wijziging van het reliëf van de grond (afbraak van gebouwen — uitbating van slakkenhopen) over te gaan.

Thans houdt de dienst zich vooral bezig met de bebos-
sing van de slakkenhopen. Een actie zal worden ingezet

nes clouées plus ou moins préfabriquées, de cloisons amovibles, de châssis de fenêtres et de portes.

En ce qui concerne ces deux derniers éléments, il faut souligner qu'ils sont pratiquement plus réalisés en bois qu'en d'autres matériaux.

Ardoises naturelles.

Le Département est très attentif à la situation du secteur des ardoises naturelles. C'est ainsi qu'il prescrit régulièrement pour les couvertures de bâtiments publics dont la longévité probable est égale ou supérieure à 100 ans, l'utilisation de ce matériau de couverture.

Compte tenu des directives des Communautés Européennes en matière de marchés publics de travaux et de fournitures, il n'est pas possible d'imposer, comme le souhaite le membre, l'emploi exclusif d'ardoises extraites dans le pays.

A l'heure actuelle, les entrepreneurs faisant offre pour l'exécution de travaux à des bâtiments de l'Etat sont tenus de mentionner la nature et la provenance des matériaux d'origine étrangère qu'ils se proposent de mettre en œuvre et hormis le cas où ces matériaux sont originaires du Benelux, le dossier est soumis à l'avis de la Commission permanente en matière de contrats et adjudications siégeant au Ministère des Affaires économiques.

De l'avis du Ministre, c'est uniquement par le critère de qualité que les ardoises belges pourront obtenir à égalité de prix la préférence sur certains produits importés.

— Un membre a alors soulevé la question de l'enlèvement des terrils aux charbonnages. Il a demandé à être informé au sujet de la situation et des prévisions.

Le Ministre a répondu à ceci :

L'assainissement des sites charbonniers est chose récente puisqu'il ne fut organisé qu'en 1967 par les arrêtés royaux 2 et 92 pris dans le cadre des pouvoirs spéciaux.

Une première tâche du service fut de réaliser un relevé complet des sites à assainir. 473 sites furent dénombrés, couvrant une superficie de plus de 4 000 ha, soit 10 % des régions charbonnières du sud et comprenant 400 terrils d'un cubage global de 570 000 000 de m³ environ.

Lent au début, par suite des difficultés inhérentes à la législation, l'assainissement est à présent en cours de réalisation.

En 1967 et 1968, pas un seul arrêté portant décision d'assainissement n'avait été soumis à la signature royale, 3 ont été signés en 1969, 11 en 1970 et 24 en 1971.

Plusieurs autres seront soumis incessamment au Roi ou sont actuellement à l'enquête auprès des communes et députations permanentes.

L'Etat assainit lui-même deux de ces sites et le Ministre a marqué son accord sur les plans et programmes d'assainissement présentés par les propriétaires dans deux autres cas. Des programmes sont à l'étude.

En même temps, le Service s'est efforcé d'obtenir des propriétaires désireux d'assainir un programme semblable lors de la délivrance du permis de démolir ou de modification du relief du sol (démolition de bâtiments — exploitation de terrils).

Actuellement, le Service se préoccupe spécialement du boisement des terrils. Une action va être menée et on peut

en er mag worden verhoopt dat tot de eerste bebossingen zal worden overgegaan tijdens de komende herfst.

* * *

Ten slotte slaat men de weg in van de sanering door tussenkomst van de openbare instellingen om te verhelpen aan de leemten in de wetgeving en vooral om de meerwaarde te kunnen terugwinnen.

* * *

Parallel daarmee heeft de Staat zijn beleid tot uitbating van de leesteen van de slakkenhopen voortgezet doch dan op een meer systematische manier, waarbij getracht wordt om voor de gemeenschap de meerwaarde terug te winnen die de grond heeft verworven na de wegneming van de leesteen.

De Minister herinnert eraan dat in het Luikse 17 miljoen m³ leesteen werd verbruikt voor openbare werken en dat zes slakkenhopen met de grond werden gelijk gemaakt.

Met betrekking tot de gezondmaking van alle andere afgedankte industriële vestigingen, verzekert de Minister dat hij er aan denkt de wetgeving — na ze desgevallend geamendeerd te hebben — tot deze laatste uit te breiden.

— Een lid vraagt enkele inlichtingen i.v.m. de kredieten voor de Regie der Gebouwen.

De Minister antwoordt dat de Regie der Gebouwen, die werd opgericht bij de wet van 1 april 1971, haar werkzaamheden heeft aangevat op 1 juli 1971 (koninklijk besluit van 26 juli 1971).

Alle kredieten die voor het dienstjaar 1971 uitgetrokken waren op de Begroting van Openbare Werken, Bestuur der Gebouwen, en die werden overgeheveld naar de Regie der Gebouwen, werden tijdens voornoemd dienstjaar volledig vastgelegd.

Krachtens de bepalingen van artikel 17 van voornoemde wet van 1 april 1971 stelt de Staat (Bestuur der Gebouwen) het nodige personeel ter beschikking van de Regie; deze werft het aanvullingspersoneel aan dat zij nodig heeft.

Een nieuw kader dat rekening houdt met de toegenomen bedrijvigheid ingevolge de oprichting van de Regie wordt thans voorbereid.

Met betrekking tot het verwijt aan het adres van het Bestuur der Gebouwen dat traag zou werken, is de Minister het er wel mee eens dat het gedeeltelijk gegrond is; hij wijst er nochtans op dat de openbare besturen onder de toepassing vallen van reglementen en procedures moeten in acht nemen, die op zichzelf verantwoord zijn maar ook meebrengen dat de studies en de dossiers geweldig traag vooruitkomen.

De belangrijkste rem was het dat het Bestuur der Gebouwen nooit over voldoende kredieten heeft beschikt om aan de nochtans reële behoeften van alle ministeriële departementen te voldoen. De Minister hoopt dat het op gang brengen van het bij artikel 17 van de begroting bepaalde systeem het mogelijk zal maken geleidelijk de geweldige achterstand m.b.t. de hernieuwing en de onontbeerlijke uitbreiding van het onroerend patrimonium van de Staat in te lopen. Dit is een werk van lange duur en het ware een begoocheling spectaculaire uitslagen te verwachten op korte termijn. Het is onmogelijk in een handomdraai datgene te verwezenlijken wat gedurende tientallen jaren werd verwaarloosd.

espérer que les premiers boisements débiteront à l'automne prochain.

* * *

Enfin, pour pallier aux insuffisances de la législation, et spécialement dans le but d'assurer la récupération de la plus-value, on s'oriente vers l'assainissement par l'intermédiaire des organismes publics.

* * *

Parallèlement, l'Etat a poursuivi sa politique d'utilisation de schistes de terrils mais d'une manière plus systématique, en s'efforçant de récupérer pour la communauté la plus-value acquise par l'assiette après l'évacuation des schistes.

Le Ministre rappelle que dans la région liégeoise, 17 millions de m³ de schistes ont été utilisés à des travaux routiers et 6 terrils arasés.

Quant à l'assainissement de tous les autres sites industriels désaffectés, le Ministre assure qu'il entre dans ses intentions de leur étendre la législation, si possible après l'avoir amendée.

— Un membre désire savoir quel est l'état des crédits de la Régie des Bâtiments.

La Régie des Bâtiments, répond le Ministre, créée par la loi du 1^{er} avril 1971, a commencé son activité le 1^{er} juillet 1971 (arrêté royal du 26 juillet 1971).

Tous les crédits inscrits pour l'exercice 1971 au budget des Travaux publics, Administration des Bâtiments et qui ont été transférés à la Régie des Bâtiments ont été complètement engagés au cours du dit exercice.

En vertu des dispositions de l'article 17 de la loi du 1^{er} avril 1971 précité, c'est l'Etat (Administration des Bâtiments) qui met le personnel nécessaire à la disposition de la Régie, celle-ci recrutant le personnel de complément dont elle a besoin.

Un nouveau cadre, tenant compte de l'augmentation du volume d'activité engendré par la création de la Régie est en préparation.

Quant au reproche de lenteur adressé à l'Administration des Bâtiments, le Ministre veut bien admettre qu'il soit en partie fondé, mais on n'ignore pas que les administrations publiques sont soumises à des règlements et des procédures, justifiées en soi, mais qui ont pour résultat de freiner considérablement l'avancement des études et des dossiers.

Le frein le plus important a été que l'Administration des Bâtiments n'a jamais disposé de crédits suffisants pour satisfaire aux besoins cependant réels de tous les départements ministériels. Le Ministre espère que la mise en route du système prévu à l'article 17 du budget permettra graduellement de rattraper le retard énorme dans le renouvellement et l'extension indispensable du patrimoine immobilier de l'Etat. Il s'agit d'un travail de longue haleine et il serait illusoire d'attendre des résultats spectaculaires dans un court laps de temps. On ne fait pas en un tour de main ce qu'on a négligé de faire pendant des décades.

— Een lid vraagt nadere inlichtingen over het krediet dat voor 1972 is uitgetrokken voor het administratief centrum van de Europese Gemeenschap (Berlaymont).

De Minister antwoordt dat het krediet voor 1972 voor het bestuurlijk centrum van de Europese Gemeenschappen (Berlaymont) 203,470 miljoen en niet 300 miljoen bedraagt.

Dit bedrag van 203,470 miljoen omvat de annuïteiten voor de eerste en de tweede fase, dit is in totaal 153,070 miljoen.

In feite blijft dus 50,4 miljoen over voor de uitvoering van de werken.

Op dit ogenblik zijn werken aan de gang voor een bedrag van ongeveer 30 miljoen; deze komen in mindering van die 50 miljoen en hebben vooral betrekking op de « airconditioning » en op bepaalde werken van burgerlijke bouwkunde die ertoe strekken het gebouw in overeenstemming te brengen met de jongste reglementering van het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid. Thans is de toestand inzake « airconditioning » ingevolge de uitgevoerde werken, reeds aanzienlijk verbeterd; hij zal nog verder verbeteren naarmate de werken vorderen.

De ondergrondse vergaderzalen beantwoorden thans aan de desiderata van het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid, behalve wat betreft de bekleding van de cabines en van de gangen voor de tolken.

Die kostelijke bekleding zal evenwel slechts kunnen worden aangebracht wanneer een akkoord betreffende de bezetting van die zalen zal tot stand gekomen zijn met de C. E. E.

De Minister nodigt het lid uit het betrokken gebouw te bezoeken : hij zal er zich rekenschap kunnen van geven hoe de toestand in feite is en de diensten staan tot zijn beschikking om dit bezoek te organiseren en hem alle aanvullende inlichtingen te geven die hij wenst.

— Een lid vraagt hoever men staat met de restauratie van het Gerechtshof te Brussel.

Er wordt geantwoord dat de eerste twee fases van de restauratie (vervanging van stenen) van het Gerechtshof te Brussel thans beëindigd zijn.

De stukken betreffende de aanbesteding van de derde fase van die werken zijn klaar maar, aangezien enerzijds het feit dat het om een hoog bedrag gaat (ongeveer 31,5 miljoen frank) en anderzijds dat het met nieuwe procédés mogelijk zou zijn hetzelfde te doen met minder uitgaven, heeft de Minister zijn diensten opdracht gegeven die nieuwe procédés te bestuderen.

Thans is die studie aan de gang.

— Een lid vraagt uitleg over het sectorieel plan voor Brussel.

Het ontwerp van sectorieel plan voor Brussel (de 19 gemeenten) werd uitgewerkt door de Groep Alfa ingevolge een opdracht die haar vroeger werd toevertrouwd.

Sedertdien werd dit ontwerp in de loop van de jaren aangepast in het licht van de gewijsde plannen niet alleen van het Bestuur der wegen maar ook van andere administraties.

Zoals de Minister reeds heeft aangekondigd in een televisieuitzending, zullen de auteurs van het ontwerp van sectorieel plan de gelegenheid krijgen om hun ontwerp voor de agglomeratieraad en voor de gemeenteverhuden — indien deze daartoe de wens uitdrukken — te commentariëren.

Volgens hem zijn sommige kritieken die tegen dit ontwerp werden uitgebracht onrechtvaardig. De Groep ALFA heeft goed werk verricht. Zoals ieder ontwerp, is het ongetwijfeld

— Un membre désire avoir plus de renseignements au sujet des crédits prévus en 1972 pour la Cité administrative des Communautés européennes (Berlaymont).

Le Ministre répond que le crédit prévu en 1972 pour la Cité administrative des Communautés européennes (Berlaymont) s'élève à 203,470 millions et non à 300 millions.

Dans ces 203,470 millions sont comprises les annuités relatives aux 1^{re} et 2^e phases, soit au total 153,070 millions.

Il reste en fait 50,4 millions pour l'exécution des travaux.

A l'heure actuelle des travaux sont en cours à concurrence de ± 30 millions, imputés sur ces 50 millions et ils sont relatifs, en ordre principal, au conditionnement d'air et à certains travaux de génie civil destinés à mettre le bâtiment en conformité avec la dernière réglementation du Ministère de l'Emploi et du Travail.

D'ores et déjà, les travaux réalisés ont amélioré sensiblement la situation au point de vue conditionnement d'air et celle-ci ira en s'améliorant encore au fur et à mesure de l'exécution des travaux. Les salles de réunion, en sous-sols, répondent maintenant au desiderata du Ministère de l'Emploi et du Travail, sauf en ce qui concerne le revêtement des cabines et des couloirs d'interprètes.

Mais il est bien entendu que le remplacement coûteux de ce revêtement ne peut être exécuté que lorsqu'un accord d'occupation de ces salles sera obtenue de la C. C. E.

Le Ministre invite l'honorable membre à visiter le bâtiment en question : il pourra se rendre compte de la réalité des choses et les services sont à sa disposition pour organiser cette visite et lui donner tous renseignements complémentaires qu'il souhaiterait obtenir.

— Un membre désire savoir où en est la restauration du Palais de Justice de Bruxelles.

On répond qu'actuellement les travaux des deux premières phases de restauration (remplacement de pierres) du Palais de Justice de Bruxelles sont terminées.

Les documents de mise en adjudication de la troisième phase de ces travaux sont achevés mais eu égard, d'une part, au montant élevé de ceux-ci (environ 31 500 009 F) et d'autre part, au fait que de nouveaux procédés seraient susceptibles, tout en diminuant la dépense, de donner des résultats identiques, le Ministre a chargé ses services d'étudier ces nouveaux procédés.

Actuellement cette étude est en cours.

— Un membre demande des explications au sujet du plan de secteur de Bruxelles.

Le projet du plan de secteur de Bruxelles (les 19 communes) a été élaboré par le Groupe ALFA en vertu d'une mission qui lui fut confiée antérieurement.

Depuis lors, ce projet a été adapté au cours des années pour tenir compte des modifications intervenues entre-temps dans les plans notamment de l'Administration des Routes, mais aussi d'autres administrations.

Comme le Ministre l'a annoncé dans une émission télévisée, les auteurs du projet de plan de secteur auront l'occasion de commenter leur projet devant le conseil d'agglomération et devant les autorités communales si celles-ci en expriment le désir.

Il estime que certaines critiques émises contre ce projet sont injustes. Le groupe ALFA a fourni un travail valable. Comme tout projet, celui-ci également peut sans doute être

ook voor verbetering vatbaar. Het moet in ieder geval op een democratische manier worden onderzocht zoals dit het geval is voor de ontwerpen betreffende alle andere sectoren van het land.

Hij hoopt dat dit onderzoek zonder passie en in een opbouwende geest zal geschieden.

Zoals voor alle andere sectoriële plannen zal de Minister slechts in laatste instantie positie kiezen na alle vereiste adviezen te hebben ingewonnen.

B. Antwoorden van de Staatssecretaris (Franse sector).

1) *Epinlieu*.

Het domein Epinlieu, dat in 1967 werd gebouwd voor de huisvesting van de gezinnen van de Shape-strijdkrachten, bestaat uit 376 woningen waarvan 280 thans toebehoren aan de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting en 96 aan particuliere eigenaars.

Laatste bedoelde 96 woningen zijn niet betrokken sedert 1967, met uitzondering van enkele daarvan die gedurende enige maanden bewoond werden, doch daarna weer verlaten werden.

In verband met die woningen staan volgende onderhandelaars tegenover elkaar :

— de Staat, die de huur heeft gewaarborgd en derhalve iedere maand een aanzienlijke som betaalt;

— de N. V. Builder's Group, die dat geld als beheerder ontvangt en aan de eigenaars een inkomen bezorgt voor het geld dat zij geïnvesteerd hebben door een woning aan te kopen;

— de eigenaars — 80 in getal — die het beheer van die goederen bij overeenkomst hebben afgestaan aan de N. V. Builder's Group om ze ter beschikking van de Shape-strijdkrachten te stellen.

De Regering zoekt een oplossing voor het gehele probleem van Epinlieu en ook voor het onmiddellijke probleem dat gerezen is tengevolge van het feit dat de 96 aan particuliere eigenaars toebehorende woningen onbezet blijven.

a) *Een oplossing voor het gehele probleem.*

De toestand is ingewikkeld.

Er zijn betwistingen tussen de N. V. Builder's Group en de Staat in verband met de 96 woningen, daar elke partij de wederzijdse verplichtingen op een andere wijze interpreteert.

Er zijn betwistingen tussen de N. M. H. en de N. V. Builder's Group in verband met de 280 woningen die door eerstgenoemde werden aangekocht.

Er zijn betwistingen tussen de N. V. Builder's Group en de eigenaars.

Buiten die verschillende betwistingen, waarvan sommige voor de rechtbank werden gebracht, verlopen de onderhandelingen op een bijzonder moeizame wijze wegens de relatief hoge prijs die voor de woningen zou worden gevraagd en wegens de vervallen toestand waarin sommige verkeren.

Sedert verscheidene maanden onderhandelt een interministeriële commissie om tot een globale oplossing te komen. Verhoopt wordt dat die commissie in de komende dagen voorstellen zal kunnen voorleggen aan de Ministerraad.

amélioré. En tous cas il doit subir l'examen démocratique tel que cela se fait pour les projets concernant tous les autres secteurs du pays.

Il espère que cet examen se fera sans passion et dans un esprit constructif.

Comme pour tous les autres plans de secteur le Ministre ne prendra position qu'en dernière instance après avoir recolté tous les avis nécessaires.

B. Réponses du Secrétaire d'Etat (secteur français).

1) *Epinlieu*.

Le domaine d'Epinlieu, qui a été construit en 1967 pour héberger des familles des Forces armées du Shape, se compose de 376 logements, dont 280 appartiennent actuellement à la Société Nationale du Logement et 96 à des propriétaires.

Ces 96 derniers logements sont inoccupés depuis 1967, à l'exception de quelques-uns qui l'ont été pendant plusieurs mois, puis abandonnés.

Pour ces logements, les partenaires des négociations sont les suivants :

— l'Etat, qui verse chaque mois des sommes importantes en garantie de loyer;

— la S. A. Builder's Group qui, au titre de gestionnaire, perçoit ces sommes et assure aux propriétaires un revenu de l'argent qu'ils ont investi en achetant un logement;

— les propriétaires, au nombre de 80, qui par contrat ont abandonné à la S. A. Builder's Group, la gestion des immeubles en vue de les mettre à la disposition des Forces armées du Shape.

Le Gouvernement s'emploie à rechercher, d'une part, une solution globale au problème d'Epinlieu et, d'autre part, une solution au problème immédiat posé par l'occupation des 96 logements appartenant à des particuliers.

a) *Recherche d'une solution globale.*

La situation est compliquée.

Il y a des litiges entre la S. A. Builder's Group et l'Etat à propos des 96 logements, des interprétations différentes étant données des engagements des uns et des autres.

Il y a des litiges entre la S. N. L. et la S. A. Builder's Group à propos des 280 logements achetés par la première.

Il y a des litiges entre la S. A. Builder's Group et les propriétaires.

Outre ces différents litiges, dont plusieurs sont pendants devant la justice, les négociations sont rendues particulièrement difficiles en raison du prix relativement élevé qui serait réclamé pour les logements, ainsi que de l'état de dégradation prononcée de certains d'entre eux.

Depuis plusieurs mois, une Commission interministérielle poursuit les négociations en vue d'arriver à une solution globale. On espère qu'elle sera à même de faire des propositions au Conseil des Ministres dans les prochains jours.

b) *Een oplossing voor het probleem van het onbezet blijven van de woningen.*

Het uit een sociaal oogpunt ergerlijke feit dat 96 woningen van het Epinlieu-domein onbezet blijven, heeft bij de bevolking heftige reacties verwekt.

Sommige woningen werden wederrechtelijk bezet, wat voor de betrokken gezinnen grote risico's met zich brengt op het stuk van de strafrechtelijke en burgerrechtelijke verantwoordelijkheid.

Op verzoek van het Ministerie werd de sociale inspecteur van de N. M. H. ter plaatse gezonden. Deze heeft vastgesteld dat de toestand van al die gezinnen inzake huisvesting dramatisch was en dat dit probleem onverwijld moest worden geregeld.

Derhalve heeft de Regering opdracht gegeven aan de N. M. H. om, in samenwerking met de Socolo :

- uit te maken welke woningen kunnen worden betrokken zonder gevaar voor hun later herstel;
- die woningen toe te wijzen aan de kandidaat-huurders die in aanmerking komen om een volkswoning te betrekken;
- bijgevolg alles te doen wat gewoonlijk nodig is voor verhuur.

Talrijke instellingen en particulieren hebben aan de uitvoering van die beslissing hun steun toegezegd.

Op dit ogenblik heeft het kantoor, dat gevestigd is in de hoeve van Epinlieu, meer dan 250 inschrijvingen genoteerd.

Er wordt contact opgenomen met de individuele eigenaars om ze uit te nodigen samen met de betrokken diensten de gesteldheid van de plaats tegensprekelijk te bepalen en in te stemmen met het betrekken van hun woningen.

De eigenaars hebben er alle belang bij zich met die schikkingen akkoord te verklaren, want indien de betrokken woningen onbezet blijven, gaan ze steeds meer vervallen zodat ze niet meer verkocht kunnen worden aan andere eigenaars en ook de kans om ze door de Staat te zien overnemen veel geringer wordt.

In sommige gevallen wordt de woning bezet — en dat kan ook in de toekomst nog voorkomen — alvorens de eigenaar zijn instemming heeft betuigd, maar telkens worden zij van het betrekken van hun woning op de hoogte gebracht en worden hun rechten gevrijwaard.

2) *Vernieuwing van het stadsbeeld.*

a) Een groot aantal woningen voldoen niet aan de normen inzake salubriteit : 14 % van onze woongelegenheden zijn krotwoningen.

Bij de raming van de behoeften werd dan ook rekening gehouden met het feit dat jaarlijks duizenden krotwoningen zullen worden gesloopt.

Dit brengt mede dat het huidige ritme van de sloping zal moeten worden verviervubbeld.

Het komt er echter niet alleen op aan de krotwoningen te slopen maar ook de gezinnen die ze betrekken opnieuw behoorlijk te huisvesten.

Dit betekent eveneens dat met de noden en de financiële mogelijkheden van deze gezinnen rekening moet worden gehouden.

Bij het verplaatsen van de bevolking, het weder indelen van de oude wijken en het geven van een nieuwe bestemming van de verschillende delen van het grondgebied moet daarom op bijzonder omzichtige wijze tewerk gegaan worden. In sommige gevallen wordt de bestemming van de grond aangegeven in de sectorplannen, maar deze laatste bevatten onvoldoende richtlijnen om de vernieuwing van

b) *Recherche d'une solution au problème de l'insuccupation des logements.*

Le scandale social de l'insuccupation des 96 logements du domaine d'Epinlieu a suscité une vive réaction de la part de la population.

Des logements ont été occupés illégalement, ce qui présente pour les occupants des risques considérables sur le plan de la responsabilité, tant pénale que civile.

L'inspecteur social de la S. N. L. a été dépêché, à la demande du Ministère, sur les lieux. Il a pu constater que ces familles étaient toutes dans une situation dramatique du point de vue du logement, et qu'une solution devait être apportée sans délai à ce problème.

Le Gouvernement a donc chargé la S. N. L., en collaboration avec la Socolo :

- de déterminer les logements qui peuvent être occupés sans inconvénient pour leur remise en état ultérieure;
- d'attribuer ces logements aux candidats locataires qui remplissent les conditions d'accession au logement social;
- de faire, en conséquence, tout ce qui est habituellement nécessaire pour la mise en location.

Un grand nombre d'organismes et de particuliers se sont engagés à appuyer l'exécution de cette décision.

Actuellement, plus de 250 inscriptions ont été enregistrées au bureau qui a été ouvert à la ferme d'Epinlieu.

Des contacts sont pris avec des propriétaires individuels en vue de les inviter à procéder, avec les services intéressés, à un état des lieux contradictoire et à marquer leur accord sur l'occupation de leurs logements.

Les propriétaires ont tout intérêt à accepter ces conditions, car si les habitations restent inoccupées, elles se dégradent de mois en mois, à tel point qu'elles deviennent invendables à d'autres particuliers et que l'intérêt de l'Etat pour la reprise diminuerait singulièrement.

Dans certains cas, l'occupation a lieu — et elle pourra encore avoir lieu à l'avenir — avant que l'accord des propriétaires ne soit obtenu, mais, chaque fois, ils en sont avisés et leurs intérêts sont préservés.

2) *Rénovation urbaine.*

Un grand nombre de logements ne répondent plus aux normes de salubrité : 14 % des logements sont des taudis.

Dans l'estimation des besoins, il a donc été tenu compte d'une démolition annuelle de milliers de taudis.

Il s'ensuit que le rythme actuel de démolition devra probablement être quadruplé.

Toutefois, il ne s'agit pas uniquement de démolir les taudis, mais aussi de reloger, dans des conditions décentes, les familles qui les occupent.

Cela signifie également qu'il faudra tenir compte des besoins et des possibilités financières de ces familles.

Il faut donc accorder une vigilance particulière aux modalités de cette opération qui peut impliquer la transplantation de populations, le remodelage de quartiers anciens, la redéfinition de l'affectation des différentes parties du territoire. Les plans de secteurs permettront de dégager certaines options en matière d'affectation du sol; ils sont toutefois insuffisants pour guider les opérations de rénovation ur-

het stadsbeeld tot stand te brengen. Daarom moeten wij dit probleem opnieuw laten bestuderen.

Vervolgens dienen de nodige budgettaire middelen ter beschikking gesteld te worden. Voor het ogenblik wordt bijna de hele openbare sector inzake woningbouw toevertrouwd aan de nationale maatschappijen; het aandeel van de gemeenten en de intercommunale verenigingen daarin is vrij gering.

De werking van de nationale maatschappijen moet dus zo gewijzigd worden dat zij in staat zijn mede te werken aan de verwezenlijking van het vernieuwde stadsbeeld.

Anderzijds moeten de intercommunale verenigingen, en straks ook de agglomeraties en federaties van gemeenten, de nodige financiële middelen krijgen om dergelijke operaties aan te kunnen.

Daartoe zou een speciaal krediet op de begroting van Huisvesting moeten worden uitgetrokken.

b) Stedebouw is een delicate kunst; indien immers beslissingen genomen worden zonder rekening te houden met een globale visie, wordt de gehele opzet in het gedrang gebracht.

De initiatieven, zowel die van het departement van Openbare Werken als van de particuliere promotors moeten stroken met het gezamenlijke beeld inzake stadsontwikkeling dat in overleg met de plaatselijke besturen uitgewerkt is.

De vernieuwing van het stadsbeeld betekent maar al te vaak de algehele vernietiging van volledige wijken om ze te vervangen door een geheel dat maar weinig binding vertoont met de omgeving.

Als het kader eenmaal is vastgesteld, moet een bijzondere inspanning worden gedaan om onze ouderwetse en onaanpaste woningen te vernieuwen.

Dit probleem kan niet deelsgewijze worden opgelost, maar moet per zone in het raam van de ruimtelijke ordening geregeld worden; de vernieuwing van onze huisvesting moet geschieden in overeenstemming met de voor de vernieuwing van het stadsbeeld uitgevoerde werken.

Indien men die vernieuwing tot een goed einde wil brengen, moet de overheid die ermede wordt belast over de nodige wetgevende en reglementaire bevoegdheid kunnen beschikken. Het volstaat te denken aan de wetgeving in verband met de oorlogsschade die na de tweede oorlog tot stand kwam en dank zij welke het land in een record-tempo kon worden heropgebouwd.

Op grond van de ervaring inzake vernieuwing van oude woonwijken in buitenlandse steden is de Staatssecretaris ervan overtuigd dat het mogelijk moet zijn deze wijken leven in te blazen.

Het komt hem voor dat het ogenblik aangebroken is om ook in België een dergelijke poging te wagen.

3) *Commissies voor de ruimtelijke ordening.*

Artikel 7 van de wet van 29 maart 1962 voorziet in de oprichting van regionale commissies van advies.

Een koninklijk besluit van 3 juni 1969 bepaalt dat ter uitvoering van dat artikel een regionale raadgevende commissie per provincie zal worden opgericht.

Er zullen dus negen commissies van advies zijn. Zeven ervan zijn reeds opgericht; die van Brabant en Luxemburg ontbreken nog.

a) *Provincie Luik.*

De regionale commissie van advies van de provincie Luik werd ingesteld bij koninklijk besluit van 15 oktober 1971. Sedert haar installatie op 5 april 1972 werkt zij normaal; zij komt om de drie maanden bijeen.

baine. C'est pourquoi nous devons lancer de nouvelles études à ce sujet.

Il faut ensuite dégager les moyens budgétaires nécessaires. Actuellement, la quasi-totalité des logements construits par le secteur public est confiée aux soins des sociétés nationales, les communes et les intercommunales n'en prenant qu'une faible part.

Il est donc indispensable de modifier les modalités d'action des sociétés nationales, de manière à les faire participer aux opérations de rénovation urbaine.

Il faut, d'autre part, donner aux intercommunales, et, demain aux agglomérations et fédérations de communes, les moyens financiers qui leur permettent de poursuivre de telles opérations.

Dans ce but, un crédit spécial devrait être inscrit au budget du Logement.

b) L'urbanisme est un art délicat car lorsque des décisions sont prises en dehors d'une vue globale, c'est l'ensemble qui est compromis.

Les initiatives, tant du département des Travaux publics que des promoteurs privés, doivent répondre à une vision d'ensemble du développement de la cité, concertée avec les pouvoirs locaux.

Trop souvent, la rénovation urbaine signifie la destruction totale de quartiers entiers, pour y construire des ensembles qui n'ont avec l'environnement que des liens très lâches.

Le cadre étant ainsi défini, un effort tout spécial doit être entrepris pour assainir le patrimoine immobilier vétuste et inadapté de notre pays.

Le problème ne peut être abordé par petits morceaux, il faut opérer par zone dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire et entamer les opérations de rénovation de l'habitat dans le cadre des opérations de rénovation urbaine.

Les moyens à mettre en œuvre pour mener à bien ces opérations de rénovation pourraient être de doter l'autorité responsable choisie des instruments législatifs et réglementaires nécessaires. Il suffit de penser à la législation qui avait été conçue au lendemain de la dernière guerre, pour la réparation des dommages aux biens et qui a permis de reconstruire le pays dans un délai record.

L'expérience de rénovation de quartiers anciens dans les villes étrangères convainc le Secrétaire d'Etat qu'il doit être possible de rendre ces quartiers à la vie.

Il lui semble que le moment est venu de tenter semblable opération en Belgique.

3) *Commissions d'aménagement du territoire.*

Les commissions consultatives régionales ont été prévues par l'article 7 de la loi du 29 mars 1962.

Un arrêté royal du 3 juin 1969 dispose que pour l'application de cet article, une commission consultative régionale sera créée par province.

Il y aura donc neuf commissions consultatives. Sept sont déjà créées, il manque celles du Brabant et du Luxembourg.

a) *Province de Liège.*

La Commission consultative régionale de la province de Liège a été constituée par arrêté royal du 15 octobre 1971. Depuis son installation, le 5 avril 1972, elle fonctionne normalement; elle se réunit tous les trois mois.

Drie subcommissies die om de maand vergaderen werden eveneens gevormd :

1) Luik;

2) Hoci-Borgworm;

3) Verviers : de voorzitter overweegt de subcommissie van Verviers te splitsen : één voor de streek van Verviers; één voor de Duitstalige streek.

b) *Province Henegouwen.*

De commissie van advies voor de provincie Henegouwen werd opgericht bij koninklijk besluit van 12 oktober 1971.

De installatie kan onmiddellijk geschieden.

De gouverneur van de provincie, voorzitter van de commissie, zou daartoe het initiatief moeten nemen.

c) *Province Namen.*

De regionale commissie van advies voor de provincie Namen werd ingesteld bij koninklijk besluit van 12 oktober 1971. Zij kan dadelijk geïnstalleerd worden.

d) *Province Luxemburg.*

De regionale raadgevende commissie voor de provincie Luxemburg bestaat nog niet.

De gouverneur van de provincie is nooit ingegaan op het verzoek, dat hem verschillende malen werd gedaan, om de dubbele lijst van kandidaten voor te leggen die de particuliere belangen van de streek vertegenwoordigen.

Er zij genoteerd dat om de werking van de commissies te bevorderen binnenkort een ontwerp van koninklijk besluit tot invoering van presentiegeld en vergoeding van reiskosten ter beoordeling aan de Koning zal worden voorgelegd.

* * *

In verband met de administratieve traagheid die aan de dag zou worden gelegd bij de goedkeuring van de bijzondere plannen van aanleg moet men zich er wel van bewust zijn dat die plannen als voorschrift gelden en van kracht blijven tot wanneer andere plannen ten gevolge van een herziening in hun plaats komen.

Afwijkingen kunnen slechts binnen zeer beperkte grenzen worden toegestaan (artikel 51) en mogen bovendien geen invloed hebben op het gestelde doel.

Bijgevolg moet dat laatst na rijp beraad worden vastgesteld en met de grootste mogelijke meerderheid worden goedgekeurd.

Het is niet altijd gemakkelijk de gegevens en bijdragen van de verschillende diensten te coördineren, daar de bedrijvigheid van sommige diensten wisselvallig is en op onnauwkeurige richtlijnen berust.

In feite heeft de wetgever de gemeenten toegestaan om hun studies inzake ruimtelijke ordening aan te vangen met het onderzoek van details, d.w.z. met bijzondere plannen van aanleg.

Wanneer de gewestplannen, die de grondbeginselen en de grote richtlijnen bevatten, goedgekeurd zullen zijn, zal men vlugger kunnen opschieten met de bijzondere plannen van aanleg. Alleen met de instellingen waarvan de structuur wordt beïnvloed of gewijzigd, zal nog contact worden opgenomen.

Trois sous-commissions qui se réunissent tous les mois ont également été constituées :

1) Liège;

2) Huy-Waremme;

3) Verviers : le président envisage de scinder la sous-commission de Verviers : une pour la région de Verviers; une pour la région de langue allemande.

b) *Province de Hainaut.*

La Commission consultative pour la province de Hainaut a été constituée par arrêté royal du 12 octobre 1971.

L'installation peut être faite immédiatement.

C'est le Gouverneur de la province, président de la Commission, qui devrait en prendre l'initiative.

c) *Province de Namur.*

La Commission Consultative Régionale pour la province de Namur a été constituée par arrêté royal en date du 12 octobre 1971; elle sera installée prochainement.

d) *Province de Luxembourg.*

La Commission consultative régionale pour la province du Luxembourg n'existe pas encore.

Le Gouverneur de la Province n'a jamais répondu à la demande qui lui a été faite à diverses reprises de présenter la liste double des candidats représentant les intérêts privés de la région.

Il convient de remarquer que pour faciliter le fonctionnement des commissions, un projet d'arrêté royal prévoyant des jetons de présence et des frais de déplacement sera prochainement soumis à la sanction royale.

* * *

Pour ce qui concerne la lenteur administrative dont on se plaint à propos de l'approbation des plans particuliers d'aménagement, il faut bien se rendre compte que les plans ont valeur réglementaire et qu'ils demeurent en vigueur jusqu'au moment où d'autres plans leur sont substitués à la suite d'une révision.

Les dérogations ne peuvent être accordées que dans de faibles limites (art. 51) et jamais pour ce qui touche la destination.

Cette dernière doit donc être mûrement réfléchie et adoptée à la plus grande majorité possible.

Il n'est pas toujours facile de coordonner les apports et les contributions des divers services : pour certains de ceux-ci, l'activité est mouvante et repose sur des directives imprécises.

En fait, le législateur a permis aux communes de commencer leurs études d'aménagement par l'examen de détails, c'est-à-dire par les plans particuliers d'aménagement.

Lorsque les plans de secteur, qui contiennent les grandes options et les lignes de force, seront approuvés, on ira plus vite en besogne pour les plans particuliers d'aménagement. Seuls les organismes dont on influence ou modifie la structure seront encore contactés.

Het opstellen van voorontwerpen is niet verplicht; maar in het geval van de steden en voor de belangrijke vraagstukken, vooral wanneer grote investeringen op het spel staan, is het wenselijk een voorontwerp in te dienen, daar niet alleen de wet op de stedenbouw moet worden geëerbiedigd maar ook alle bijkomende wetten (Veldwetboek, geklasseerde landschappen, wegen, waterwegen, enz.).

C. Antwoorden van de Staatssecretaris
(Nederlandstalige sector).

1) *Inzake de gewestplannen.*

a) De bouwperimeters voor het ganse land werden afgebakend volgens dezelfde methodiek.

Er is uitgegaan van de bevolkingsprognoses tot 1980. Op basis van deze gegevens werd de behoefte aan bouwgronden voor woningbouw berekend voor iedere gemeente. De afbakening op kaart van de woongebieden op basis van deze statistische gegevens is tenslotte zo opgevat geworden dat de omschreven bouwperimeter 2 tot 3 maal de behoeften tot 1980 dekten.

Hierbij werd nog geen rekening gehouden met de reeds vroeger goedgekeurde en buiten de omschreven bouwperimeter gelegen verkavelingen die in uitvoering zijn of tijdens de eerstkomende jaren zullen uitgevoerd worden.

Ook worden nog talrijke bouw mogelijkheden geboden door de toepassing van de regeling die bepaalt dat de braakliggende gronden tussen de bestaande woningen kunnen worden bebouwd zodra de tussenafstand tussen bestaande gebouwen ten hoogste 50 meter bedraagt.

De Staatssecretaris geeft er zich echter rekenschap van dat er een probleem bestaat, namelijk dat de bouwgronden werkelijk ter beschikking zouden komen van kandidaat-bouwers. Hiervoor is een effectief grondbeleid noodzakelijk.

b) Bij het opmaken van de voorontwerpen van gewestplan werden alle bij het bodembeleid betrokken besturen geraadpleegd.

Eerst en vooral wenste men hun vooruitzichten en programma's te kennen.

Op grond hiervan werd het probleem van de wegenstructuur geconfronteerd met de andere planologische facetten, zoals woningbouw, nijverheid, recreatie, natuurbehoud, enz...

Een globaal schema van de wegenstructuur werd alsdan uitgewerkt door de ontwerpers van de gewestplannen. Bij de uitwerking hiervan werd rekening gehouden met de voorstellen van het bestuur der wegen en met de nieuwe voorstellen.

Dit herwerkte project werd dan voorgelegd aan het Bestuur der Wegen en onderzocht in overleg met de centrale en lokale besturen.

Bij de uitbreiding van de concessie-overeenkomst van de Intercommunale E39 — die pas in november 1971 is geschied — zijn een aantal nieuwe tracés voor wegen voorzien die nog niet op de ontwerpen van gewestplannen voorkwamen. Daarom wordt het overleg tussen Stedenbouw en het Bestuur der Wegen voortgezet.

In elke provincie wordt trouwens een vergadering belegd met het oog op de bespreking van de algemene wegeninfrastructuur. Op deze vergadering worden alle bij de kwestie betrokken autoriteiten uit de provincie uitgenodigd.

Voorts hebben er meer beperkte vergaderingen plaats. Deze zijn gewijd aan de bespreking van partikuliere problemen inzake wegenis.

L'établissement d'avant-projets n'est pas imposé, mais il est souhaitable d'en introduire un, surtout lorsque des investissements considérables sont en jeu, car il n'y a pas seulement la loi sur l'urbanisme à respecter mais toutes les lois annexes (Code rural, sites classés, etc.).

C. Réponses du Secrétaire d'Etat
(secteur néerlandais).

1) *Les plans de secteur.*

a) Les périmètres de construction ont été délimités pour l'ensemble du pays selon les mêmes méthodes.

On s'est basé sur les prévisions démographiques portant jusqu'à l'année 1980. Sur la base de ces données, les besoins en terrains à bâtir ont été calculés pour chaque commune. La délimitation, sur la carte, des zones résidentielles en fonction de ces données statistiques a enfin été conçue de manière telle que le périmètre de construction délimité couvre deux à trois fois les besoins jusqu'en 1980.

Il n'a pas été tenu compte des lotissements approuvés antérieurement, qui sont situés en dehors du périmètre de construction délimité et qui sont en cours de réalisation ou dont la réalisation sera entamée dans les prochaines années.

D'autre part, il existe encore de nombreuses possibilités de construction en application de la réglementation qui dispose que les terrains vagues entre des immeubles existants peuvent être bâtis dès que la distance entre ces immeubles est inférieure à 50 m.

Le Secrétaire d'Etat se rend compte, cependant, qu'il y a un problème, à savoir que des terrains à bâtir devraient effectivement être mis à la disposition des candidats bâtisseurs. A cet effet, une véritable politique foncière s'impose.

b) Pour l'élaboration des avant-projets de plans de secteur, toutes les administrations concernées par la politique foncière ont été consultées.

Cette consultation était destinée à connaître tout d'abord leurs programmes et leurs projets.

Sur cette base, la question des structures routières a été comparée avec les autres aspects de l'aménagement du territoire, tels que la construction d'habitations, les zones industrielles, les zones de détente, la conservation de la nature, etc...

Un programme global des structures routières a ensuite été élaboré par les auteurs des plans de secteur, en tenant compte des propositions de l'Administration des Routes, ainsi que des propositions nouvelles.

Ce projet remanié a alors été soumis à l'Administration des Routes et examiné conjointement avec les administrations centrales et les administrations locales.

L'extension de la convention de concession de l'Intercommunale E39 — qui n'a eu lieu qu'au mois de novembre 1971 — a eu pour résultat qu'un certain nombre de nouveaux tracés de voies routières, qui ne figuraient pas aux projets de plans de secteur, ont été prévus. C'est la raison pour laquelle les consultations se poursuivent entre l'Urbanisme et l'Administration des Routes.

D'ailleurs, dans chaque province a été organisée une réunion pour discuter de l'infrastructure routière générale, toutes les autorités concernées y ont été invitées dans chaque province.

En outre, des réunions plus restreintes ont été mises sur pied pour résoudre des problèmes particuliers de voirie.

2) Inzake de Bijzondere Plannen van Aanleg.

a) Voor de gemeenten van de provincie Limburg valt een relatief grote bedrijvigheid aan te stippen inzake het opmaken van bijzondere plannen van aanleg. Thans zijn ongeveer 60 dossiers van ontwerpen van bijzondere plannen van aanleg in onderzoek die reeds bij het Hoofdbestuur voor Stedebouw en Ruimtelijke Ordening werden aanhangig gemaakt. Daarbij dienen nog een vijftigtal dossiers te worden gevoegd die thans onderzocht worden door de provinciale directie van Stedebouw en Ruimtelijke Ordening.

Het gaat hier uitsluitend om plannen die als voorontwerp zijn voorgesteld en die door de betrokken gemeentebesturen als basis zullen genomen worden voor het opmaken van de definitieve plannen, nadat de ter zake bevoegde instanties hun advies daaromtrent hebben uitgebracht.

b) Voor het ganse land werden tijdens de laatste vijf jaren ongeveer 1 550 bijzondere plannen van aanleg bij koninklijk besluit goedgekeurd. Dit aantal omvat ongeveer 15 % goedkeuringen van volledig nieuwe bijzondere plannen van aanleg en ongeveer 85 % goedkeuringen van wijzigingsplannen.

3) Verkavelingen en bouwvovertredingen
sedert de nieuwe wet op de stedebouw
en de ruimtelijke ordening van kracht is.

a) Beroepen tegen de beslissingen van de bestendige deputatie voor de jaren 1971 en 1972.

Bouwaanvragen			
	1971	1972	Totaal
Antwerpen	158	38	196
Vlaams Brabant	128	47	175
Oost-Vlaanderen	35	18	53
West-Vlaanderen	29	9	38
Limburg	52	19	71
Waals Brabant	20	10	30
Henegouwen	8	2	10
Luik	9	4	13
Luxemburg	11	1	12
Namen	13	12	25
	463	160	623

Verkavelingsaanvragen			
	1971	1972	Totaal
Antwerpen	101	18	119
Vlaams Brabant	132	47	179
Oost-Vlaanderen	41	12	53
West-Vlaanderen	11	2	13
Limburg	41	17	58
Waals Brabant	10	2	12
Henegouwen	0	1	1
Luik	3	0	3
Luxemburg	3	2	5
Namen	6	2	8
	348	103	451

2) Les plans particuliers d'aménagement.

a) On note, dans les communes de la province du Limbourg, une activité relativement importante dans le domaine de l'élaboration des plans particuliers d'aménagement. Pour l'instant, quelque 60 dossiers de projets de plans particuliers d'aménagement sont en cours d'examen; l'Administration centrale de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire en avait déjà été saisie. Il faut encore y ajouter une cinquantaine de dossiers qui sont en cours d'examen à la direction provinciale de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire.

Il s'agit exclusivement, en l'occurrence, de plans qui sont présentés comme étant des avant-projets et qui serviront aux administrations communales intéressées de base pour l'élaboration des plans définitifs après que les instances compétentes auront émis leur avis.

b) Pour l'ensemble du territoire, quelque 1 500 plans particuliers d'aménagement ont été approuvés par arrêté royal au cours des 5 dernières années. Ce nombre comprend environ 15 % d'approbations de plans particuliers d'aménagement absolument nouveaux et environ 85 % de plans modificatifs.

3) Les lotissements et les infractions
en matière de construction depuis l'entrée en vigueur
de la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire
et l'urbanisme.

a) Recours contre les décisions des députations permanentes pour les années 1971 et 1972.

Demandes de permis de bâtir			
	1971	1972	Total
Anvers	158	38	196
Brabant flamand	128	47	175
Flandre orientale	35	18	53
Flandre occidentale	29	9	38
Limbourg	52	19	71
Brabant wallon	20	10	30
Hainaut	8	2	10
Liège	9	4	13
Luxembourg	11	1	12
Namur	13	12	25
	463	160	623

Demandes de lotissement			
	1971	1972	Total
Anvers	101	18	119
Brabant flamand	132	47	179
Flandre orientale	41	12	53
Flandre occidentale	11	2	13
Limbourg	41	17	58
Brabant wallon	10	2	12
Hainaut	0	1	1
Liège	3	0	3
Luxembourg	3	2	5
Namur	6	2	8
	348	103	451

b) Hoeveel bouwovertredingen werden er vastgesteld en welke gevolgen vloeiden hieruit voort ?

Het aantal overtredingsdossiers dat door het hoofdbestuur van Stedebouw en Ruimtelijke Ordening en door de provinciale directies van Stedebouw behandeld werden bedraagt voor 1967 : 632; 1968 : 977; 1969 : 1 400; 1970 : 1 500.

Naar aanleiding van de nieuwe wet op de ruimtelijke ordening en op de stedebouw die van kracht werd op 15 februari 1971 werd een dienst voor toezicht en beteugeling van bouw misdrijven opgericht. Aldus werden er in 1971 2 349 bouwovertredingen door een proces-verbaal vastgesteld. De gevolgen hiervan waren :

- stopzetting der werken : 346;
- bekrachtiging door de gemachtigde ambtenaar van die stopzettingen : 251;
- vrijwillige uitvoering : 56;
- herstel gevraagd : 388;
- uitvoeringen : 5;
- vonnissen en arresten uitgesproken in deze materie in 1971 : 368.

Er weze opgemerkt dat deze vonnissen en arresten veelal gevallen betreffen die vóór het van kracht worden van de nieuwe wet op de stedebouw en de ruimtelijke ordening ahangig gemaakt werden. Meestal wordt er in deze vonnissen $\pm$ 1 jaar tijd verleend om het vonnis uit te voeren zodat er qua uitvoeringen heden ten dage nog niet veel merkbaar kan zijn.

Tevens werd er voor tal van vonnissen die uitgesproken werden vóór de inwerkingtreding van de nieuwe wet, een nieuw vonnis gevraagd volgens artikel 76bis van de wet op de stedebouw.

De rechtbanken zijn echter op dit verzoek niet dikwijls ingegaan.

Wat 1972 betreft werden er tijdens het eerste trimester 889 proces-verbalen opgesteld :

- 98 stopzettingen;
- 336 herstel gevraagd;
- 10 uitvoeringen;
- 71 uitgesproken vonnissen.

Buiten deze cijfers dient er opgemerkt te worden dat de diensten van Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening een intense actie voeren bij het controleren van domeinen waar weekendhuisjes, campings, verblijfparken en dergelijke constructies in overtreding opgericht werden.

Het gaat hier over duizenden gevallen waarvoor individueel of globaal nagegaan wordt of ze mits aanpassingswerken of infrastructuurwerken kunnen voldoen aan de vereisten van een degelijke ruimtelijke ordening en aldus kunnen gehandhaafd worden of in het andere geval dienen verwijderd te worden.

b) Combien d'infractions ont-elles été constatées en matière de construction et quelles en ont été les suites ?

Le nombre de dossiers d'infractions instruits par l'Administration centrale de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire et par les directions provinciales de l'Urbanisme s'élève pour 1967, à 632; pour 1968, à 977; pour 1969, à 1 400; pour 1970, à 1 500.

En vertu de la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme, qui est entrée en vigueur le 15 février 1971, un service de contrôle et de répression des infractions en matière de construction a été créé. C'est ainsi qu'en 1971, 2 349 infractions en matière de construction ont été constatées par procès-verbal. Les suites réservées à ces procès-verbaux s'établissent comme suit :

- arrêts des travaux : 346;
- ratifications par le fonctionnaire délégué : 251;
- exécutions volontaires : 56;
- remises en état demandées : 388;
- exécutions : 5;
- jugements et arrêts prononcés en cette matière en 1971 : 368.

Il convient de faire observer que ces jugements et arrêts concernent le plus souvent des cas qui se posaient dès avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire. Ces jugements accordent le plus souvent une année environ pour exécuter le jugement, de sorte qu'en ce qui concerne les exécutions, les résultats apparents ne sont pas encore très considérables à l'heure actuelle.

D'autre part, un nouveau jugement a été demandé, conformément à l'article 76bis de la loi sur l'urbanisme, pour de nombreux jugements ayant été prononcés avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi.

Mais les tribunaux n'ont souvent pas encore donné suite à ces demandes.

En 1972, 889 procès ont été dressés au cours du premier trimestre :

- 98 arrêts de travaux;
- 336 remises en état demandées;
- 10 exécutions;
- 71 jugements prononcés.

Abstraction faite de ces résultats, il convient de faire observer que les services de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire mènent une action assidue de contrôle en ce qui concerne les chalets de week-end, les campings, les domaines de séjour et autres établissements créés en infraction à la loi.

Il s'agit, en l'occurrence, de milliers de cas pour lesquels il faut vérifier, individuellement ou globalement, si, par des travaux d'aménagement ou par l'exécution des travaux d'infrastructure nécessaires, les exigences d'un bon aménagement du territoire peuvent être remplies et, dans l'affirmative, si les constructions peuvent être maintenues ou si, au contraire, elles doivent disparaître.

DEEL II :

DE HAVENPOLITIEK EN DE WATERWEGEN.

HOOFDSTUK I :

Algemeen Havenbeleid.

Uiteenzetting van de Minister.

1. Er zijn twee verschijnselen in de evolutie van het havenprobleem, die onze tijd kenmerken.

Het eerste verschijnsel is dat van de toename van de tonnemaat. Sinds de oorlog is men inderdaad steeds grotere schepen gaan bouwen, wat de infrastructuur van onze havens voor grote problemen stelt. Op dit stuk werd na heel wat studiewerk uiteindelijk door het departement als stelling vooropgezet, dat mits de nodige werken, voor de zeehavens 125 000 tdw. moest weerhouden worden.

Een tweede verschijnsel dat zich vandaag voordoet is de versnelde industrialisering van de havengebieden. Terwijl in het verleden de transitfunctie de hoofdzaak was, krijgen onze havens door de inplanting van nieuwe of vernieuwde bedrijven nu ook een veel sterkere industriële functie.

Ook dat stelt onnoemelijk veel problemen.

Uitgaande van deze vaststellingen moet men erkennen, dat onze havens, vergeleken met de andere havens in West-Europa, niet altijd dezelfde expansiemogelijkheden hebben.

Zo is Antwerpen t.o.v. Rotterdam benadeeld door het feit dat het dieper in het land ligt en van de toestand en de beperkingen van de Schelde afhankelijk is.

Zo is Zeebrugge bijvoorbeeld benadeeld t.o.v. Le Havre, door de veel beperkter industrialisatiemogelijkheden op daartoe geschikte terreinen.

Hieruit volgt onmiddellijk, dat al het mogelijke dient gedaan te worden om de Schelde bevaarbaar te maken voor grotere schepen, terwijl bovendien een zeer nauwgezette selectie dient te gebeuren bij de inplanting van nieuwe nijverheden. Alleen diepwatergebonden nijverheid hoort thuis in onze havengebieden. De andere nijverheden moeten zich verder in het binnenland vestigen.

2. De Minister verstrekt dan verder uitleg over de onderhandelings die hij voert met de Nederlandse regering.

Het rechttrekken van de bocht van Bath, — waarop later meer in detail wordt teruggekomen — is een prioritaire probleem.

Hier mag vooreerst geen vertraging ontstaan door ontwikkelingen die zich zouden kunnen voordoen bij de onderhandelings over het Baalhoekkanaal. Evenmin mag hier vertraging optreden door het uitblijven van maatregelen i.v.m. de zuivering van het Scheldewater, wat door Nederland als een voorwaarde wordt gesteld.

Zulks is begrijpelijk, aangezien er van Nederlandse zijde werd op gewezen, dat de verplichtingen die België op zich had genomen inzake waterzuivering van het kanaal Gent-Terneuzen, niet helemaal werden nagekomen.

In dit verband deelt de Minister mede dat een bijzonder krediet werd voorzien, en dat een timing voor de uitvoering werd vastgelegd. Deze timing voorziet 3 fasen, en loopt over een periode van 15 jaar. Hierop zal later trouwens meer in detail worden teruggekomen.

DEUXIEME PARTIE :

LA POLITIQUE PORTUAIRE
ET LES VOIES HYDRAULIQUES.

CHAPITRE I :

Politique portuaire générale.

Exposé introductif du Ministre.

1. L'évolution du problème portuaire fait apparaître deux phénomènes qui caractérisent notre époque.

Le premier phénomène est celui de l'accroissement du tonnage. Depuis la guerre, on s'est mis en effet à construire des navires de plus en plus grands, ce qui pose de graves problèmes en ce qui concerne l'infrastructure de nos ports. A cet égard, de nombreuses études ont finalement permis au département d'adopter le principe selon lequel, moyennant les travaux requis, il convient de retenir le chiffre de 125 000 tonnes pour les ports de mer.

Le second phénomène qui se manifeste actuellement réside dans l'industrialisation accélérée de nos régions portuaires. Alors que, dans le passé, la fonction de transit était la fonction essentielle, les ports acquièrent aujourd'hui, par l'implantation d'industries nouvelles ou rénovées, une fonction industrielle de plus en plus marquée.

Cette évolution suscite également d'innombrables problèmes.

Partant de ces constatations, il faut reconnaître que, comparés aux autres ports d'Europe occidentale, nos ports n'ont pas toujours les mêmes possibilités d'expansion.

Ainsi, Anvers est défavorisé par rapport à Rotterdam parce qu'il est situé plus à l'intérieur du pays et qu'il dépend de l'état et des limitations de l'Escaut.

De même, Zeebrugge est défavorisé par rapport au Havre en raison des possibilités d'industrialisation beaucoup plus réduites sur des terrains adéquats.

Il s'ensuit immédiatement qu'il convient de mettre tout en œuvre pour rendre l'Escaut accessible aux grands navires, cependant qu'en outre, une sélection très minutieuse doit présider à l'implantation de nouvelles industries. Seules les industries axées sur les eaux profondes ont leur place dans nos régions portuaires. Les autres doivent s'établir plus à l'intérieur du pays.

2. Le Ministre a fourni ensuite certaines précisions concernant les négociations en cours avec le Gouvernement néerlandais.

La rectification de la courbe de Bath, dont il sera traité plus en détail par la suite, constitue un problème prioritaire.

A cet égard, aucun retard ne peut intervenir en raison de complications qui se produiraient dans le cadre des pourparlers relatifs au canal de Baalhoek. Le retard ne peut pas davantage résulter de l'absence de mesures relatives à l'épuration des eaux de l'Escaut, que les Pays-Bas ont posée comme condition.

La chose est compréhensible, étant donné que, du côté néerlandais, on a souligné que les obligations assumées par la Belgique en matière d'épuration des eaux du canal Gand-Terneuzen n'ont pas été entièrement respectées.

A cet égard, le Ministre a précisé qu'un crédit spécial a été prévu et qu'un calendrier d'exécution a été établi. Ce calendrier prévoit trois phases et s'étale sur une période de 15 ans. Le Ministre y reviendra plus en détail ultérieurement.

HOOFDSTUK II.

Bijzondere dossiers.

1. De Haven van Antwerpen.

A. — *Algemene inleiding.*

De explosieve ontwikkeling van de Antwerpse haven gedurende en na de realisering van het Tienjarenplan heeft het haven- en zeegoederenverkeer in grote mate doen toenemen. Daarbij zijn enkele krachtlijnen naar voren gekomen, die de verdere ontwikkeling van de haven zullen beheersen.

Zoals overal in de grote zeehavens werd vastgesteld dat de haven van Antwerpen behalve haar traditionele overslag- en handelsfunctie, tevens een industriële functie bijgekregen heeft. Hierdoor ontstond een stijgende behoefte aan zeer grote oppervlakten industriegrond, al dan niet gelegen aan diep water. Wegens de nabijheid van bestaande dorpskernen, de rijksgrens en de ongunstige topografische gesteldheid is de uitbreiding van het havencomplex op de rechteroever niet meer mogelijk. Derhalve zal op de linker-oever een nieuw havengebied moeten worden uitgebouwd.

Aanpassingen en volmakingswerken.

De belangrijkste krachtlijn is de snelle structuurwijziging in de goederenbehandeling, zoals de spectaculaire ontwikkeling van het container-, lash- en seabeeverkeer en de doorgevoerde specialisatie in de zeescheepvaart, die de behoefte aan goed uitgeruste en gespecialiseerde terminals met een grote ruimte voor goederenbehandeling deed toenemen.

De haven zelf krijgt bovendien een steeds grotere opslag- en distributiefunctie toegewezen, terwijl de bestaande havenbedrijven die traditioneel meer in het centrum van de stad zijn gevestigd, zich nu ook meer op het noordelijk havengebied richten.

Een ander maakt de realisatie van het achtste en negende havendok noodzakelijk. In eerste fase zou het negende havendok aangelegd worden met 4 km kaaimuur aan diepwater (— 12,50 m NKD) met langs beide zijden voldoende ruimte voor de goederenbehandeling en aanverwante bedrijvigheden. Daar het aantal aanvragen voor het verkrijgen van een vergunning voor een meer gelegenheid langsheen dit dok nu reeds de aldaar beschikbare plaats overtreft, zal de realisatie van het achtste havendok spoedig moeten volgen.

De gemotoriseerde binnenschepen met steeds grotere afmetingen en vooral de ontwikkeling van de duwvaart en de opkomst van lash- en seabeetechnieken maken de aanpassingen noodzakelijk van bestaande kunstwerken in het oudere havengedeelte, om de circulatie van het binnenverkeer in de haven te versoepelen.

De verbinding van het 5^{de} havendok met het Amerikadok met verhoging van de weg- en spoorwegbruggen is op dat ogenblik nog in uitvoering.

In de nabije toekomst zal de bouw van de Boerinneluis aangevat worden, die de hogervermelde doorsteek rechtstreeks met de Schelde zal verbinden. De oudere sluisen, die opwaarts van de Boerinneluis zijn gelegen, zijn niet alleen technisch verouderd en duur in exploitatie, maar bovendien te klein voor grotere duwvaart.

De drempeldiepte bij gemiddeld hoog water zal 10,65 m bedragen; de afmetingen van de sluis kolk 200 × 50 m. Deze sluis zal vooral de verbinding verzekeren tussen de Schelde en het Albertkanaal.

CHAPITRE II.

Dossiers particuliers.

1. Le port d'Anvers.

A. *Introduction générale.*

Le développement soudain du port d'Anvers, pendant et après la réalisation du Plan décennal, a permis un accroissement considérable du trafic portuaire et du commerce maritime. A cette occasion, se sont dégagées quelques lignes de force qui détermineront l'évolution future du port.

Comme on le constate dans tous les grands ports maritimes, le port d'Anvers a acquis, en plus de sa fonction traditionnelle de transbordement et de commerce, une fonction industrielle. Il en est résulté un besoin croissant de très vastes superficies de terrains industriels, situés ou non en bordure d'eaux profondes. La proximité des villages existants et de la frontière d'Etat, de même que la situation topographique défavorable empêchent désormais toute extension du complexe portuaire sur la rive droite. Il faudra donc aménager une nouvelle zone portuaire sur la rive gauche.

Travaux d'adaptation et de perfectionnement.

La principale ligne de force est la modification rapide de la structure de la manutention, qui résulte du développement spectaculaire du transport par « container », « lash » et « seabee », ainsi que de la spécialisation croissante du trafic maritime, laquelle a provoqué un besoin de « terminals » bien équipés et spécialisés, disposant de vastes aires de manutention.

Le port proprement dit s'est vu assigner une fonction de plus en plus importante d'entreposage et de distribution, cependant que les entreprises portuaires existantes, qui étaient traditionnellement établies plutôt dans le centre de la ville, se déplacent de plus en plus vers la zone du port.

Cette évolution rend indispensable la réalisation des 8^e et 9^e darses. On aménagerait d'abord la 9^e darse dotée d'un quai de 4 km en eau profonde (— 12,50 m NKD), un espace suffisant étant réservé des deux côtés à la manutention et aux opérations connexes. Etant donné que, d'ores et déjà, le nombre de demandes d'obtention d'une concession d'amarrage dans cette darse excède la place disponible, la réalisation de la 8^e darse devra suivre rapidement.

Les navires intérieurs motorisés de dimensions toujours plus grandes et surtout le développement de la navigation par poussage et l'essor des techniques « lash » et « seabee » nécessitent des travaux d'adaptation aux ouvrages d'art existant dans l'ancienne partie du port, afin d'assouplir la circulation des navires intérieurs dans le port.

La liaison du 5^e dock portuaire avec l'« Amerikadok », comportant le rehaussement des ponts routiers et ferroviaires est encore en voie d'exécution.

Dans un proche avenir sera entamée la construction de la « Boerinneluis », qui reliera directement à l'Escaut, la percée susdite. Les écluses plus anciennes, en amont de la « Boerinneluis », ne sont pas seulement vétustes, du point de vue technique, et d'une exploitation onéreuse, mais sont d'autre part trop petites pour la navigation par poussage.

La profondeur limite par marée haute sera de 10,65 m, les dimensions du sas étant de 200 m × 50m. Cette écluse assurera surtout la liaison entre l'Escaut et le Canal Albert.

Pro memorie zij nog de aanleg vermeld van de Schelde-Rijnverbinding met haar aftakkingen naar de Antwerpse dokken (naar kanaaldok B3, 9^{de} havendok en Churchilldok) en het Albertkanaal (via het kanaal Oelegem-Zandvliet). Aldus zal de verbinding van de haven met het Belgische buitenland en de Schelde-Rijnverbinding optimaal zijn.

Aanpassingen ten behoeve van het wegvervoer.

Ten behoeve van het wegvervoer, dat momenteel eveneens in volle expansie is, zal, om de normale exploitatie van de haven te verzekeren, het bestaande wegennet moeten worden aangepast en uitgebreid (bv. de verdubbeling van de Scheldelaan achter het kanaaldok B1, en rond het 8^{ste} en 9^{de} havendok, enz...) Terzelfdertijd moeten eveneens de bestaande spoorwegaansluitingen nog verder aangepast worden. Er wordt uitgekeken naar een spoorweg- en wegtunnel, die de haven op de rechteroever met deze op de linkeroever zal verbinden.

B. — Infrastructuurwerken ten behoeve van de Zeescheepvaart.

In de loop van de laatste decennia kende het havenverkeer te Antwerpen een zeer aanzienlijke expansie die gepaard ging met een ingrijpende structuurwijziging.

a) Structuurwijziging in de goederenbehandeling.

1) De meest spectaculaire revolutie in de goederenbehandeling is ongetwijfeld het container-, lash- en seabee-verkeer dat een reeks van technische eisen stelt inzake uitrusting en oppervlakte van de terminals, maar niet minder inzake de noodzakelijkheid om een veilige, zekere en snelle verbinding met de zee te verkrijgen.

2) De specialisatie in de zeescheepvaart brengt met zich dat in de havens geleidelijk aan nieuwe terminals ontstaan voor goederencategorieën die eertijds als algemene goederen door de lijnscheepvaart werden getransporteerd, met name :

- terminals voor forest products (hout, papierpulp, papier);
- terminals voor fruit, vlees en andere koelwaren;
- terminals voor staalprodukten;
- voor auto's;
- voor kunstmeststoffen, enz.

3) De eenheidsladingen die in de meeste lijnvaartdiensten een steeds groter impact krijgen.

Al deze diverse aspecten van de thans aan gang zijnde structuurwijzigingen in de goederenbehandeling, vergen bredere kaaien, liefst met een breedte van 400 m tussen de exploitatie en de kaai muur.

b) Toename der scheepsafmetingen.

Deze laatste komt niet enkel tot uiting in de tankvaart, maar ook in het ertsverkeer en bij de aanvoer van andere

Il y a lieu de mentionner encore, pour mémoire, la réalisation de la liaison Escaut-Rhin avec des dérivations vers les docks d'Anvers (vers le dock de canal B3, le 9^e dock et le « Churchilldok ») et le Canal Albert (par le Canal Oelegem-Zandvliet). Il en résultera une liaison optimale du port avec le hinterland belge et la liaison Escaut-Rhin.

Adaptations exécutées en vue des transports routiers.

Etant donné que les transports routiers sont également en pleine expansion, le réseau routier existant devra être adapté et étendu en vue d'assurer une exploitation normale du port (par exemple : le dédoublement de la « Scheldelaan » derrière le « Kanaaldok B1 », et autour des 8^e et 9^e darses, etc...).

Il faudra adapter en même temps les raccordements ferroviaires. On envisage la construction d'un tunnel ferroviaire et routier qui reliera les ports de la rive droite et de la rive gauche.

B. — Travaux d'infrastructure en faveur de la navigation maritime.

Au cours des dernières décennies, le trafic portuaire à Anvers a connu une forte expansion allant de pair avec une modification profonde des structures.

a) Modification des structures dans la manutention des marchandises.

1) La révolution la plus spectaculaire en ce qui concerne la manutention des marchandises est indiscutablement le trafic par containers et par navires « lash » et « seabee », qui pose une série de problèmes techniques en matière d'équipement et de superficie des terminaux, mais non moins en ce qui concerne la nécessité de disposer d'une liaison sûre, certaine et rapide avec la mer.

2) La spécialisation dans la navigation maritime implique l'équipement progressif des ports de nouveaux terminaux pour des catégories de marchandises transportées jadis comme marchandises courantes par la navigation maritime de ligne, notamment :

- des terminaux pour produits forestiers (bois, pulpe de bois, papier);
- des terminaux pour fruits, viande et autres produits frigorifiques;
- des terminaux pour produits métallurgiques;
- des terminaux pour autos;
- des terminaux pour engrais chimiques, etc.

3) Les cargaisons unitaires dont l'impact devient, pour la plupart des services de navigation de ligne, de plus en plus important.

Tous ces divers aspects des modifications de structures actuellement en cours dans la manutention des marchandises nécessitent des quais plus larges, de préférence d'une largeur de 400 m entre le mur de quai et la voie d'exploitation.

b) Augmentation des dimensions des navires.

Celle-ci n'apparaît pas uniquement dans le trafic des navires citernes mais également dans le transport des mine-

massagoederen zoals o.m. grondstoffen voor de kunstmeststofnijverheid (ruw fosfaat, kali, enz.).

Zelfs in trafieken die behoren tot de stukgoedsector zoals o.m. het verkeer van ijzer- en staalprodukten worden zeeschepen ingezet met afmetingen die hun niet toelaten te meren langsheen bepaalde oudere haveninstellingen.

Deze toename van de scheepsafmetingen in diverse trafieken brengt met zich dat bepaalde oudere haveninstellingen moeten worden vervangen door nieuwere waar deze grotere schepen veilig kunnen meren.

Het is niet steeds mogelijk zonder meer de oudere, bestaande dokken te verdiepen en te verbreden.

c) *Fysische distributie.*

Kenmerkend voor de hedendaagse opvatting van de transportfunctie is wel dat men deze laatste plaatst in het perspectief van de *fysieke distributie van goederen*.

De distributiefunctie vergt dan ook in de zeehavens steeds grotere oppervlakten zowel op bepaalde voorkeuren als op de achterterreinen. In zekere mate biedt ze mogelijkheden voor de reconversie van de oudere haveninstellingen in de thans te klein geworden dokken, die echter nog steeds geschikt blijven voor opslag en distributie.

d) *Stedebouwkundige vereisten.*

De moderne inzichten inzake urbanisatie van de grensgebieden tussen stad en haven brengen met zich dat enerzijds de bestaande havenbedrijven, die in het oude centrum van de stad gevestigd zijn, op dit ogenblik worden gericht naar de meer noordelijk expanderende haven, terwijl er anderzijds eveneens een neiging merkbaar is om vooral de nieuwe bureaucomplexen tot stand te brengen ter plaatse van of in de nabijheid van bepaalde oude dokken die een kleiner gebruik kennen en die dan ook in een verdere toekomst voor andere bestemmingen zullen moeten worden vrijgegeven (zie Bonaparte- en Willemdok).

De vier hiervoor vermelde krachtlijnen verantwoorden de dringende aanleg in eerste fase van het 9^e Havendok en in tweede fase van het 8^e Havendok. Tevens worden ten behoeve van het lash- en containerverkeer meer gelegenheden voorzien, nabij de toegangseu tot de Zandvlietsluis.

De kosten van de infrastructuurwerken voor de aanleg van het 9^e Havendok mogen worden geraamd op ca 1 miljard F, baggerwerken niet inbegrepen.

De aanleg van het 9^e Havendok werd reeds voorzien in het Vijfjarenplan voor openbare investeringen in de haven van Antwerpen onder de hoofding « Volledige uitbouw van het 9^e Havendok met ongeveer 4 km kaaimuurlengte aan diep water ». Het werd eveneens opgenomen in het tweede programma voor economische expansie.

De dringendheid van de verwezenlijking van deze werken moge blijken uit het feit dat op dit ogenblik reeds meer aanvragen voorliggen voor het in vergunning verkrijgen van meer gelegenheid langsheen dit dok dan er aldaar plaats beschikbaar zal komen, zodat spoedig na de aanvang van de bouwwerken van het 9^e Havendok, eveneens niet die van het 8^e Havendok een aanvang zal moeten worden gemaakt.

De verwezenlijking van de kaaimuur in de Schelde nabij de toegangseu tot de Zandvlietsluis gaat gepaard met de

rais, de conteneurs en lors de l'acheminement d'autres marchandises en vrac telles que matières premières pour l'industrie des engrais chimiques (phosphate brut, potassium, etc.).

Même pour les trafics appartenant au secteur des marchandises en cueillette, comme celui des produits sidérurgiques, on fait appel à des bâtiments de mer dont les dimensions ne leur permettent pas d'accoster le long d'anciennes installations portuaires.

Cette augmentation des dimensions des navires dans divers trafics implique le remplacement d'anciennes installations portuaires par des nouvelles permettant à des navires de fort tonnage d'accoster en toute sécurité.

Il n'est pas toujours possible d'approfondir et d'élargir sans plus les anciens docks existants.

c) *Distribution physique.*

Un fait caractéristique de la conception actuelle de la fonction du transport est qu'elle se situe dans la perspective de la *distribution physique des marchandises*.

La fonction distributrice nécessite dès lors aussi des superficies de plus en plus grandes dans les ports maritimes, tant sur certains avant-quais que sur certains terrains situés plus vers l'intérieur. Dans une certaine mesure, elle offre la possibilité de reconversion des installations portuaires anciennes, dans les docks qui, bien que devenus trop petits, peuvent encore servir au dépôt et à la distribution des marchandises.

d) *Exigences urbanistes.*

Les vues modernes de l'urbanisation des régions situées à la limite de la ville et du port impliquent, d'une part, que les industries portuaires existantes, établies dans le vieux centre de la ville, soient dirigées vers la partie septentrionale du port qui est en expansion, tandis que, d'autre part, on peut constater une tendance à ériger surtout les nouveaux complexes de bureaux à l'endroit, ou à proximité, de certains vieux docks moins utilisés et qui devraient donc être affectés, dans un avenir plus lointain, à d'autres tâches (p. ex. les docks Bonaparte et Willem).

Les quatre lignes de force précitées justifient la construction urgente, en première phase, de la 9^e darse et, au cours d'une deuxième phase, de la 8^e darse. En outre, il est prévu pour le trafic des navires « lash » et conteneurs, des lieux d'amarrage en bordure de l'Escaut, près du chenail d'accès à la « Zandvlietsluis ».

Le coût des travaux d'infrastructure pour la construction de la 9^e darse peut être estimé à 1 milliard de F, travaux de dragage non compris.

La construction de la 9^e darse a déjà été prévue au plan quinquennal pour investissements publics dans le port d'Anvers, sous le titre « Extension de la 9^e darse d'environ 4 km de longueur de quai en eaux profondes ». Il a également été prévu dans le deuxième programme d'expansion économique.

L'urgence de l'exécution de ces travaux résulte de ce qu'actuellement il y a déjà plus de demandes en vue d'obtenir une autorisation de disposer d'un lieu d'amarrage le long de ce dock qu'il n'y aura d'espace disponible, de sorte qu'après avoir entamé les travaux de construction de la 9^e darse, il faudra également commencer la construction de la 8^e darse.

La construction du mur de quai dans l'Escaut près du chenal d'accès à l'écluse de Zandvliet nécessite l'avancement

vordering van de werken tot rechtekking van de Bocht van Bath en de studies die in dit verband worden ondernomen in het Waterbouwkundig Laboratorium.

Pro memorie vermeldt de Minister onder de werken ten behoeve van de zeescheepvaart de radarbebakening op de Wester-Schelde evenals de uitbreiding van deze radarbebakening tot in de Antwerpse dokken.

C. — Infrastructuurwerken ten behoeve van de Binnenscheepvaart.

Dank zij de modernisering van het Belgische kanalenet, heeft de binnenscheepvaart in de haven van Antwerpen een aanzienlijke expansie gekend sedert het einde van de tweede wereldoorlog.

Deze expansie is gepaard gegaan met een toenemende motorisatie. Gemotoriseerde binnenschepen zijn duurder in exploitatie en vergen een snellere turn-round zodat moet worden getracht de wachttijden aan de bruggen en sluizen tot het uiterste minimum te beperken.

De nieuwe evolutie bij de binnenscheepvaart is echter de duwvaart die in een verdere toekomst nog in de hand zal worden gewerkt door de opkomende lash- en seabeetechniek waarbij overzeese barges of duwbakken naar het binnenland zullen worden afgevoerd.

Wegens de nog groter investeringen stelt de duwvaart ook eisen inzake de snelle turn-round, maar vergt eveneens wegens de grotere afmetingen en het feit dat de treinen moeilijker kunnen gemaneuvreerd worden, aanpassingswerken aan de kunstwerken en de bochten die moeten worden genomen, enz.

Bepaalde werken die ten behoeve van de binnenscheepvaart worden uitgevoerd, hebben onrechtsreeks invloed op het wegvervoer.

Zo b.v. vergemakkelijkt elke ontlasting van de Wipbruggen ter hoogte van Ford niet enkel de binnenscheepvaart maar zij versoepelt ook het weg- en spoorvervoer dat aan minder onderbreking onderhevig is.

In het perspectief van de aanpassingswerken die ten behoeve van de binnenscheepvaart in de haven moeten gebeuren, moeten volgende punten worden voorzien :

a) de doorvaart 5^e Havendok/Amerikadok waarbij met een van de bruggen op grotere hoogte worden voorzien.

Dit werk kwam voor in het Vijfjarenplan voor openbare investeringen in de haven van Antwerpen 1967-1971 en werd eveneens opgenomen in het tweede programma voor economische expansie.

Deze werken zijn aan de gang.

b) de bouw van de Boerinneluis.

De bouw van een nieuwe sluis voor de binnenscheepvaart is noodzakelijk daar de Bonapartesluis, die uit het begin van de vorige eeuw dateert, verouderd is inzake uitrusting (tjisluis), duur is in de exploitatie en excentrisch gelegen is ten overstaan van de huidige havenactiviteit.

Bovendien moeten de beide andere oudere sluizen nl. Kattendijk- en Royerssluis een grondige onderhoudsbeurt ondergaan hetgeen betekent dat ze tijdelijk buiten gebruik moeten gesteld worden. Zulks is met het drukke binnenscheepvaartverkeer niet mogelijk zolang de Boerinneluis niet voor ontlasting zorgt.

des travaux de redressement de la courbe de Bath et des études entreprises à cet effet par le Laboratoire de construction hydraulique.

Le Ministre cite, pour mémoire, parmi les travaux effectués pour la navigation maritime, le balisage radar sur l'Escaut occidental, ainsi que l'extension du balisage radar jusqu'aux docks anversois.

C. — Travaux d'infrastructure à l'usage de la navigation intérieure.

Grâce à la modernisation du réseau des canaux belges, la navigation intérieure dans le port d'Anvers a connu une expansion considérable depuis la fin de la deuxième guerre mondiale.

Cette expansion est allée de pair avec un accroissement de la motorisation. Les frais d'exploitation des péniches motorisées sont plus élevés et leur utilisation nécessite un « turn-round » plus rapide, tant et si bien qu'il faut chercher à réduire au strict minimum les attentes devant les ponts et dans les écluses.

La dernière évolution dans le domaine de la navigation intérieure réside toutefois dans la pratique du poussage, laquelle, à l'avenir, sera encore favorisée par la technique de plus en plus usitée du « lash » et du « seabee » consistant à transporter vers l'intérieur du pays des barges de mer ou des chalands de poussage.

Le poussage impliquant des investissements plus considérables encore, cette pratique n'exige pas seulement un « turn-round » rapide mais, du fait que les trains ont des dimensions plus importantes et sont plus difficiles à manœuvrer, leur utilisation nécessite des travaux d'adaptation aux ouvrages d'art et aux coudes, etc.

Certains travaux exécutés à l'usage de la navigation intérieure influencent indirectement les transports routiers.

Ainsi tout allègement des charges supportées par les ponts basculants à la hauteur des usines Ford ne facilite pas seulement la navigation intérieure, mais favorise également la fluidité des transports tant routiers que ferroviaires, en diminuant la fréquence des interruptions du trafic.

Dans la perspective des travaux d'adaptation à effectuer dans la zone portuaire à l'usage de la navigation intérieure, il y a lieu de prévoir les postes suivants :

a) le passage de la 5^e darse vers l'« Amerikadok » de même qu'une élévation des tabliers des ponts.

Ce travail figurait au Plan quinquennal des investissements dans le port d'Anvers 1967-1971 et a également été repris au deuxième programme d'expansion économique.

Ces travaux sont en cours.

b) la construction de la « Boerinneluis ».

La construction d'une nouvelle écluse destinée à la navigation intérieure est nécessaire, étant donné que l'écluse Bonaparte, qui date du début du siècle, accuse un vieillissement sur le plan de son équipement, que son exploitation est onéreuse et que sa situation est excentrique par rapport à l'actuelle activité portuaire.

En outre, les deux autres anciennes écluses, c'est-à-dire la « Kattendijksluis » et la « Royerssluis » demandent de sérieux travaux d'entretien, de sorte qu'elles devront être temporairement mises hors d'usage. Compte tenu de la densité de la navigation intérieure, cela ne sera possible aussi longtemps que la « Boerinneluis » ne pourra assurer l'évacuation du « trop-plein ».

Er zij genoteerd dat zowel de Bonaparte- als de Kattendijksluis wegens de scherpe bochten heel wat problemen stellen, zelfs voor de beperkte duwvaart.

Tenslotte zij er aan herinnerd dat de uitmonding van de Schelde-Rijnverbinding in de Antwerpse dokken met zich zal brengen dat het verkeer van en naar de as Brussel-Charleroi in de toekomst via de sluizen van de haven van Antwerpen de Schelde zal moeten bereiken.

Pro memorie, zij vermeld :

— de bouw van het omleidingskanaal Oelegem-Zandvliet waardoor de duwvaart tussen het Albertkanaal en de Antwerpse havendokken enerzijds en de Schelde-Rijnverbinding anderzijds zal worden vergemakkelijkt.

De bouw van dit omleidingskanaal moet worden gecoördineerd met het 9^e Havendok waarin het uitmondt en vergt de bouw van een spoor- en wegbrug over de aanzet van het omleidingskanaal.

— de Schelde-Rijnverbinding en de aansluiting hiervan met de Antwerpse dokken. Ook hier is een spoorwegbrug vereist terwijl het tevens moeilijk te verantwoorden zou zijn het wegverkeer verder te handhaven via de bestaande rijksweg 128, doorheen de bestaande dorpskommen van Berendrecht en Zandvliet. Deze rijksweg zou omheen de dorpskommen van Berendrecht en Zandvliet moeten worden geleid en op deze wijze de verbinding verwezenlijken tussen de spoor- en wegbrug over de Schelde-Rijnverbinding met de spoor- en wegbrug over het omleidingskanaal Oelegem-Zandvliet.

— de geplande verbinding tussen het Churchilldok en het omleidingskanaal Oelegem-Zandvliet. Dit kanaal moet een rechtstreekse verbinding tot stand brengen tussen het omleidingskanaal resp. in een later stadium de Schelde-Rijnverbinding en de bestaande Antwerpse dokken zodat de kruising tussen zeevaart en binnenvaart langsheen het kanaaldok B1 wordt vermeden.

D. — *Infrastructuurwerken ten behoeve van het wegvervoer.*

De meest expansieve sector van het binnenlandse transport is zonder de minste twijfel het baanvervoer.

Het internationaal baanvervoer steeg van 1,9 miljoen ton in 1966 tot 3,5 miljoen ton in 1970 d.w.z. bijna een verdubbeling op vijf jaar tijd.

Men mag aannemen dat het binnenlands wegvervoer een niet minder aanzienlijke stijging heeft gekend.

Deze toename van het wegvervoer vergt aanpassingen aan diverse wegen en de bouw van nieuwe wegen.

Zijn inzonderheid te vermelden :

— de ontubbeling van de Scheldelaan tussen de Royers- en Van Cauwelaertsluizen;

— de aanleg van nieuwe wegen in de distributiezone achter het Kanaaldok B1;

— de wegen omheen het 8^e en 9^e Havendok alsmede de verbinding tussen deze wegen omheen het 8^e en 9^e Havendok en de bestaande exploitatiewegen in de haven alsmede de Havenweg die eerlang in bedrijf zal worden genomen.

Zoals hiervoor reeds werd vermeld, kan het havenverkeer in een verdere toekomst moeilijk doorheen de bestaande

Il y a lieu de signaler que l'écluse Bonaparte et l'écluse de Kattendijk posent des problèmes ardues en ce qui concerne le poussage, même limité, du fait qu'elles comportent des virages serrés.

Enfin, il y a lieu de rappeler que l'aboutissement de la liaison Escaut-Rhin dans les bassins anversois aura pour conséquence que le trafic empruntant l'axe Bruxelles-Charleroi devra, à l'avenir, obligatoirement passer par les écluses du port d'Anvers pour atteindre l'Escaut.

Pour mémoire, il y a lieu de signaler :

— la construction du canal de déviation Oelegem-Zandvliet, lequel facilitera le poussage entre les bassins du port d'Anvers, d'une part, et la liaison Escaut-Rhin, d'autre part.

La construction de ce canal de déviation devra être coordonnée avec celle de la 9^e darse, dans laquelle il aboutira, et nécessitera la construction d'un pont routier et ferroviaire sur l'amorce du canal de déviation;

— la liaison Escaut-Rhin et son raccordement avec les bassins d'Anvers. Ici également la construction d'un pont ferroviaire se révèle nécessaire, de même que l'on ne pourrait guère justifier le fait d'obliger le transport routier à continuer à emprunter l'actuelle route nationale n° 128, qui traverse le centre des villages de Berendrecht et de Zandvliet. Cette route nationale devrait contourner le centre de Berendrecht et de Zandvliet, de manière à réaliser la jonction entre le pont routier et ferroviaire sur la liaison Escaut-Rhin et le pont routier et ferroviaire qui enjambera le canal de déviation Oelegem-Zandvliet;

— la liaison projetée entre le bassin Churchill et le canal de déviation Oelegem-Zandvliet. Ce canal a pour but de réaliser une liaison directe entre, d'une part, le canal de déviation, et, au cours d'un stade ultérieur, la liaison Escaut-Rhin, et, d'autre part, les bassins anversois existants, de manière à éviter tout croisement de la navigation maritime et de la navigation intérieure dans le bassin de canal B1.

D. — *Travaux d'infrastructure à l'usage du transport routier.*

Parmi les éléments du transport intérieur, le transport par route constitue, sans aucun doute, le secteur qui connaît la plus grande expansion.

Le transport routier international est passé de 1,9 millions de tonnes, en 1966, à 3,9 millions de tonnes, en 1970, c'est-à-dire qu'il a presque doublé en l'espace de cinq ans.

Il est permis de croire que le transport routier national a augmenté dans des proportions non moins considérables.

Cet accroissement du transport routier nécessite l'adaptation de diverses routes et la construction d'un certain nombre de routes nouvelles.

Il y a lieu de citer notamment :

— le dédoublement de la « Scheldelaan » entre les écluses Royers et Van Cauwelaert;

— la construction de nouvelles routes dans la zone de distribution située derrière le bassin de canal B1;

— les routes contournant les 8^e et 9^e darses, de même que le raccordement de ces routes, lequel contournera les 8^e et 9^e darses, et les routes d'exploitation existant dans le port, de même que le « Havenweg », dont l'exploitation sera entamée incessamment.

Ainsi qu'il a été dit plus haut, il serait malaisé d'obliger, dans un avenir lointain, le trafic portuaire à continuer

dorpskernen Berendrecht en Zandvliet worden gehandhaafd en moet een ringweg omheen deze dorpskernen worden voorzien.

Verscheidene sluizen in het havengebied beschikken slechts over een brug aan een enkele zijde. Daar het in- en uitvaren van schepen in de sluis soms heel wat tijd in beslag neemt, is het noodzakelijk deze brug te ontdubbelen zodat alle sluizen aan beide zijden over een brug voor weg- en spoorverkeer zouden beschikken.

Tevens wordt hierdoor een grotere zekerheid geschapen inzake de weg- en spoorverbinding naar bepaalde industriële- en havenbedrijven. Men hoeft hier slechts te denken aan het feit dat zo de brug over de Zandvlietssluis uitvalt, meteen het ganse industrieel complex ten noorden van de Zandvlietssluis van elke spoorverbinding en snelle wegverbinding verstoken blijft.

Dat een dergelijk geval niet theoretisch is blijkt uit de ervaring die werd opgedaan bij de brug over de Boudewijnssluis die in de loop van 1971 verscheidene weken buiten gebruik moest worden gesteld wegens dringende herstellingswerken.

Ruimte voor de inrichting van vrachtwagenstations en parkeerterreinen in de haven wordt steeds meer noodzakelijk.

Pro memorie is nog te vermelden de weg- en spoorwegtunnel onder de Schelde die de Linker- en Rechterscheldeover met elkaar moeten verbinden.

E. — Infrastructuurwerken ten behoeve van de spoorweg.

Uiteraard moeten ten behoeve van de spoorweg diverse werken worden voorzien zoals o.m. de aansluiting met het 8^e en 9^e Havendok vanuit het Vormingsstation Antwerpen-Noord, terwijl het verder noodzakelijk is een spoorwegverbinding te voorzien tussen de spoor- en wegbrug over het omleidingskanaal Oelegem-Zandvliet en de spoor- en wegbrug die thans wordt gebouwd over de Schelde-Rijnverbinding, zodat de haven- en havenindustriële bedrijven tussen het Kanaaldok en de Schelde van twee zijden kunnen worden bediend.

De ervaring die werd opgedaan bij de aanvaring van de brug over het Kanaaldok B1, illustreert de noodzakelijkheid om vanuit meer dan één richting de haven- en havenindustriële bedrijven te kunnen bereiken.

Verder zijn aanpassingswerken vereist aan de spoorweginfrastructuur ingevolge andere havenuitbreidingswerken zoals het 9^e en later het 8^e Havendok, de containerkaai langs de Schelde ten noorden van de Zandvlietssluis, de verbinding tussen het 5^e Havendok en het Amerikadok met inbegrip van de Boerinnensluis.

Pro memorie zij vermeld :

— de spoorwegtunnel tussen de Linker- en de Rechter-Scheldeover die moet aansluiten aan een nog te bouwen spoorwegtunnel onder het Kanaaldok B1, zodat de aansluiting met het Vormingsstation Antwerpen-Noord kan worden tot stand gebracht;

— het eventueel opnieuw in gebruik nemen van de spoorlijn Antwerpen-Mönchengladbach.

F. — Infrastructuurwerken ten behoeve van pijpleidingen.

Het pijpleidingstracé tussen de in het havengebied gelegen industriële bedrijven, onderling en tussen deze bedrijven en de bedrijven in het binnenland, vertoont een steeds groter belang.

à transiter par le centre de Berendrecht et de Zandvliet et il conviendrait de prévoir un ring autour de ces villages.

Plusieurs écluses de la zone portuaire ne disposent que d'un pont situé d'un seul côté. L'accès et la sortie de l'écluse faisant perdre parfois beaucoup de temps aux navires, un dédoublement de ce pont s'impose, de manière que toutes les écluses soient dotées, des deux côtés, d'un pont tant routier que ferroviaire.

Les liaisons par fer et par route vers certaines entreprises industrielles et portuaires en deviendront également plus sûres. Il suffit en l'occurrence de songer au fait qu'au cas où l'écluse de Zandvliet cesserait de fonctionner, l'ensemble du zoning industriel situé au nord de cette écluse serait privé de toute liaison ferroviaire ou routière rapide.

L'expérience nous a appris qu'une telle éventualité n'est pas théorique, car, dans le courant de l'année 1971, le pont sur l'écluse Baudouin a dû être fermé au trafic durant plusieurs semaines pour cause de travaux de réparation urgents.

Le port a un besoin de plus en plus pressant d'emplacements pour l'aménagement de gares de poids lourds et de parkings.

Il y a lieu de mentionner encore, pour mémoire, le tunnel routier et ferroviaire sous l'Escaut, qui doit assurer la liaison des rives gauche et droite de l'Escaut.

E. — Travaux d'infrastructure à l'usage du chemin de fer.

Il faut prévoir pour les chemins de fer divers travaux et notamment une liaison entre la 8^e et la 9^e darse à partir de la gare de formation Anvers-Nord, tandis qu'il s'avère nécessaire de prévoir ultérieurement une liaison entre le pont ferroviaire et routier surplombant le canal de dérivation Oelegem-Zandvliet et le pont ferroviaire et routier, actuellement en voie de construction, reliant l'Escaut au Rhin afin que les entreprises portuaires et industrielles puissent être desservies des deux côtés entre le bassin du canal et l'Escaut.

L'expérience acquise lors de l'abordage du pont surplombant le bassin de canal B1 illustre la nécessité de pouvoir rejoindre les entreprises industrielles et portuaires de plus d'un côté.

En outre, il est nécessaire d'effectuer des travaux d'adaptation à l'infrastructure ferroviaire par suite des autres travaux d'élargissement qui ont été réalisés au port, tels la 9^e et plus tard la 8^e darse, le quai pour containers le long de l'Escaut au nord de l'écluse de Zandvliet, la liaison entre la 5^e darse et le bassin d'Amérique, y compris la « Boerinnensluis ».

Pour mémoire, il y a lieu de citer :

— le tunnel ferroviaire entre la rive gauche et la rive droite de l'Escaut, qui doit être relié à un tunnel ferroviaire en construction sous le bassin de canal B1 afin de pouvoir réaliser la liaison avec la gare de formation d'Anvers-Nord;

— l'éventuelle remise en exploitation de la ligne de chemin de fer Anvers-Mönchengladbach.

F. — Travaux d'infrastructure pour les oléoducs.

Le tracé des pipes-lines reliant, d'une part, les industries établies dans le port entre elles et, d'autre part, ces industries avec celles situées à l'intérieur du pays prend une importance de plus en plus grande.

Van nationaal belang is de bijdrage die deze pijpleidingen leveren tot een verdere maritimisering van de in het binnenland gelegen industrieën.

Daar de volledige pijpleidingszone met 10 m breedte, die voorzien werd tussen de Scheldelaan en de industriële bedrijven, tussen de Boudewijn- en Zandvlietsluizen op dit ogenblik is volzet, is het noodzakelijk een nieuwe pijpleidingszone te voorzien tussen de Scheldelaan en de Schelde.

De uitbouw van deze 60 m brede pijpleidingen moet worden geplaatst in het perspectief van de dijkverhogingswerken die langsheen de Schelde gepland zijn.

G. — Infrastructuurwerken ten behoeve van de milieu-hygiëne.

De strengere eisen die inzake milieu-hygiëne worden gesteld vergen de bouw van pompstations en zuiveringsstations voor het afvalwater.

O.m. is de bouw voorzien van een pompstation dat het water van de waterlopen van Berendrecht en Zandvliet moet storten in de Antwerpse dokken.

Verder is de aanleg van groenzones voorzien nabij Ekeren en Zandvliet-Berendrecht alsmede langsheen de Schelde-kaaien.

H. — Infrastructuurwerken ten behoeve van de industrialisatie.

Naast enkele kleinere werken ter ontsluiting van de beperkte nog aanwezige industrieterreinreserves op de rechterscheldeoever, betreft het hier vooral het probleem van de uitbreiding van de nieuwe industrieterreinen op de Linkerscheldeoever.

2. — Antwerpen-linker oever.

A. — Baalhoek.

Wegens de dringende behoefte aan nieuwe industriegebieden in het Antwerpse en de onmogelijkheid om de oppervlakte van de haven op de rechteroever nog verder uit te breiden, kan de uitbouw van een nieuw havengebied niet langer uitblijven. Enkele industrieën hadden trouwens reeds de weg aangewezen door zich te vestigen in de Melselepolder te Zwijndrecht. Voor de in het vooruitzicht gestelde ontsluiting van de linkeroever hadden een zeer groot aantal industrieën reeds hun belangstelling laten blijken.

De toegang tot het nieuw havengebied zou verzekerd worden door de bouw nabij Baalhoek in Nederland van een zeelsluis, die geschikt zou zijn voor schepen van 125 000 d.w.t. In eerste fase zal de toegang evenwel geschieden via de zeelsluis van Kallo, die reeds eind 1970 aanbesteed werd. De toekomstige sluis heeft een nuttige lengte van 360 m, de breedte tussen de kolkmuuren bedraagt 50 m, de drempels liggen op (— 12,50 m) NKD, hetgeen ongeveer overeenstemt met een diepgang van 17,50 m bij gemiddeld laag water.

Deze sluis zal een dubbele rol vervullen: in eerste fase de toegang verzekeren voor grote zeeschepen, in verdere fase de Baalhoeksluis ontlasten; anderzijds zal zij het hinterland van het nieuwe havencomplex bereikbaar maken voor de binnenschepen, met inbegrip van de grote duwconvoien.

In het eerste trimester van 1972 werd de eerste fase van de aanleg van de toegangsgoed naar de Kallosluis (nl. aan-

Sur le plan national, ces canalisations sont d'un intérêt considérable pour la contribution au développement de la maritimisation des industries situées à l'intérieur du pays.

Etant donné que la zone de pipes-lines d'une largeur de 10 m, prévue entre la « Scheldelaan » et les entreprises industrielles situées entre les écluses Baudouin et de Zandvliet est actuellement complète, il convient de prévoir une nouvelle zone de pipes-lines entre la « Scheldelaan » et l'Escaut.

La construction de cette zone de pipes-lines de 60 m de large doit se placer dans la perspective des travaux d'élévation de la digue le long de l'Escaut.

G. — Travaux d'infrastructure à l'usage de l'hygiène de l'environnement.

Les conditions très strictes en matière d'hygiène de l'environnement nécessitent la construction de stations de pompage et d'épuration des eaux usées.

Il est prévu notamment de construire une station de pompage qui déversera les eaux de Berendrecht et de Zandvliet dans les bassins anversois.

En outre, on prévoit l'aménagement d'espaces verts près d'Ekeren, près de Zandvliet-Berendrecht ainsi que le long des quais de l'Escaut.

H. — Travaux d'infrastructure à l'usage de l'industrialisation.

A côté de quelques travaux de moindre importance destinés à ouvrir les réserves industrielles encore disponibles mais limitées, situées sur la rive droite de l'Escaut, il s'agit surtout du problème d'extension des nouveaux terrains industriels sur la rive gauche.

2. — Rive gauche de l'Escaut.

A. — Baalhoek.

Etant donné le besoin urgent de nouveaux terrains industriels à Anvers et l'impossibilité d'augmenter davantage la superficie du port sur la rive droite, l'aménagement d'une nouvelle zone portuaire se révèle d'une nécessité impérieuse. Quelques industries ont d'ailleurs déjà marqué la voie en s'établissant dans le « Melselepolder » à Zwijndrecht. Un très grand nombre d'industries avaient déjà manifesté leur intérêt pour le projet de mise en exploitation de la rive gauche.

L'accès à la nouvelle zone portuaire serait assuré par la construction, près de Baalhoek aux Pays-Bas, d'une écluse maritime destinée à recevoir des navires jaugeant 125 000 TDW. Dans cette première phase, l'accès se fera toutefois par l'écluse maritime de Kallo, déjà mise en adjudication à la fin de 1970. L'écluse projetée présente une longueur utile de 360 m, la largeur entre les murs de sas étant de 50 m et les seuils se trouvant à — 12,50 m NKD, ce qui correspond à peu près à un tirant d'eau de 17,50 m par marée basse moyenne.

Cette écluse est destinée à jouer un double rôle: au premier stade, assurer l'accès aux navires de fort tonnage; au stade ultérieur, décharger l'écluse de Baalhoek. D'autre part, elle rendra accessible le nouveau complexe portuaire aux navires intérieurs, y compris aux grands convois de poussage.

Au cours du premier trimestre de 1972 sera mise en adjudication la première phase de la construction du chenal

leg van de oever) aanbesteed; in 1974 zullen de baggerwerken volgen.

Via een kanaaldok met diverse insteeddoppen zal de Kallosluis verbonden worden met de Baalhoeksluis. Deze werken zullen gespreid worden over meerdere jaren. Verwacht wordt dat de Kallosluis, de toegangseul en het eerste kanaaldok zullen voltooid zijn voor midden 1975.

Het noordelijk en zuidelijk gedeelte van het nieuwe havengebied zullen met elkaar verbonden worden via een weg- en spoorwegtunnel onder het eerste kanaaldok nabij de Kallosluis. Deze tunnel zal ook doorgang verlenen aan de geplande Grote Ring rond Antwerpen. In beide havengebieden zal een spoorwegvormingsstation aangelegd worden. Er zal gewerkt worden om zo spoedig mogelijk een spoor- en wegverbinding met het havengebied op de rechteroever tot stand te brengen.

Wegens de grote belangstelling van de investeerders, die nu reeds op het geplande werkprogramma vooruit lopen, zal voor het noordelijk havengebied de aanleg van een voorlopige weg- en spoor aansluiting (resp. met expressweg Antwerpen-Zee kust en met de spoorlijn n° 59 tussen Gent en Antwerpen) nog dit jaar worden aangevat.

De hogervermelde werken zullen gepaard gaan met een verdere afwerking van de infrastructuur (wegen, zones voor leidingen), de aanleg van de nodige groenzones, de aanpassing van het afwateringssysteem van de omliggende polders en de nodige werken om de leefbaarheid van Kallo te vrijwaren.

B. — De nieuwe zeesluis te Kallo.

15 oktober 1970 zal voor het tot stand komen van een nieuw havencomplex op de linker oever van de Schelde een mijlpaal blijven. Op die dag werd inderdaad de bouw van de nieuwe sluis, welke de toegang op Belgisch grondgebied tot het complex moest verzekeren, openbaar aanbesteed.

De aanneming had uitsluitend betrekking op het burgerlijk bouwkundig gedeelte van de sluis en staat totaal los van de schikkingen die getroffen worden voor de inplanting van de toegangseul vanuit de Schelde en de voorhaven.

De toekomstige sluis is gelegen op het grondgebied van Kallo, onmiddellijk ten noorden van het Fort St-Marie en de daarnevens in opbouw zijnde thermische centrale.

De toegang geschiedt derhalve van uit de holle oever, die gelegen is onmiddellijk opwaarts de Boudewijn- en Van Cauwelaertsluizen.

De toekomstige sluis heeft een nuttige lengte van 360 m. De breedte tussen de kolkmuur bedraagt 50 m. De drempels liggen op (— 12,50) NKD, hetgeen ongeveer overeenstemt met een diepgang van 12,5 m onder laag water en een diepgang verzekert van ongeveer 17,5 m bij gemiddeld hoog water.

Deze afmetingen zijn te vergelijken met die van de Boudewijnsluis (360 m lengte, 45 m breedte en met een drempeldiepte van (— 10,50) NKD) en die van de Zandvliet sluis (500 m lang, 10 m breed met een drempeldiepte van (— 13,50) NKD).

De roldeuren zijn in metaal en van het kruiwagentype. De hoogte van deze deuren is ongeveer 23,5 m, de breedte 50 m en de dikte 9 m. Deze afmetingen stemmen ongeveer overeen met een building waarin een dertigtal appartementen zouden zijn ondergebracht.

De vulling en lediging van de sluizen geschiedt met korte omloopsriolen met een sectie van 30 m² elk.

Naast de sluis wordt een afvoerdruiker gebouwd met een doorsnede van 50 m², welke de doorspoeling van het havenbekken moet verzekeren.

d'accès de l'écluse de Kallo (notamment l'aménagement des rives), suivie des travaux de dragage, en 1974.

L'écluse de Kallo sera reliée à l'écluse de Baalhoek au moyen d'un bassin de canal pourvu de plusieurs bassins latéraux. Ces travaux seront échelonnés sur plusieurs années. L'achèvement de l'écluse de Kallo, du chenal d'accès et du premier bassin de canal est escompté vers le milieu de 1975.

Les parties nord et sud de la nouvelle enceinte portuaire seront reliées entre elles au moyen d'un tunnel routier et ferroviaire passant sous le premier bassin de canal près de l'écluse de Kallo. Ce tunnel offrira également le passage à la grande enceinte projetée autour d'Anvers. Les deux parties du port seront équipées d'une gare de formation. On s'efforcera d'établir au plus tôt une liaison ferroviaire et routière avec la zone portuaire de la rive droite.

En raison du vif intérêt manifesté par les investisseurs, qui anticipent déjà sur le plan de travail projeté, il sera procédé cette année encore, pour la partie nord du port, à la construction d'une liaison routière et ferroviaire provisoire (respectivement avec la route express Anvers-Littoral et avec la ligne de chemin de fer Gand-Anvers).

Les travaux précités iront de pair avec le parachèvement de l'infrastructure (voirie, zones de canalisations), l'aménagement des zones vertes requises, l'adaptation du système de drainage des polders environnants et les travaux indispensables à la viabilité de Kallo.

B. La nouvelle écluse maritime de Kallo.

La date du 15 octobre 1970 restera un jalon sur la voie de la réalisation du complexe portuaire de la rive gauche de l'Escaut. A cette date, en effet, a eu lieu l'adjudication publique de la construction de la nouvelle écluse destinée à assurer, sur notre territoire, l'accès au complexe.

L'adjudication portait exclusivement sur la partie « génie civil » de l'écluse; elle est absolument indépendante des dispositions prises pour l'implantation du chenal d'accès au départ de l'Escaut et de l'avant-port.

L'écluse future est située sur le territoire de Kallo, immédiatement au nord du Fort Sainte-Marie et de la centrale thermique voisine, actuellement en cours de construction.

L'accès, dès lors, se fait à partir de la rive creuse, située immédiatement en amont des écluses Baudouin et Van Cauwelaert.

L'écluse future a une longueur utile de 360 m. La largeur entre les murs de sas est de 50 m. Les seuils sont situés à — 12,5 NKD ce qui correspond approximativement à un tirant d'eau de 12,5 m à marée basse et assure un tirant d'eau d'environ 17,5 m à moyenne marée haute.

Ces dimensions sont comparables à celles de l'écluse Baudouin (d'une longueur de 360 m, d'une largeur de 45 m et d'une profondeur de seuil de — 10,50 NKD) et à celles de l'écluse de Zandvliet (d'une longueur de 500 m, d'une largeur de 60 m, d'une profondeur de seuil de — 13,50 NKD).

Les portes roulantes sont en métal et du type brouette. Ces portes ont une hauteur de quelque 23,5 m, une largeur de 50 m et une épaisseur de 9 m. Ces dimensions correspondent environ à celles d'un immeuble d'une trentaine d'appartements.

Le remplissage et la vidange des écluses se font par aqueducs-larons courts, d'une section de 30 m² chacun.

Une conduite d'évacuation d'une section de 50 m², qui doit assurer la vidange du bassin, est aménagée à côté de l'écluse.

De sluis is samengesteld uit twee afzonderlijke op staal gefundeerde hoofden, welke de deuren en de omloopsrielen omvatten, terwijl de twee hoofden verbonden zijn door vertikale op staal gefundeerde kaaimuren. De vloer van de kolk bestaat uit afzonderlijke rechthoekige geperforeerde platen van 10,5 m², gebetoneerd op een drainerend massief.

Aan het op- en afwaartse uiteinde van de sluis zijn landhoofden voorzien voor een beweegbare metalen brug ten behoeve van het weg- en spoorwegverkeer.

De uitvoeringstermijn bedraagt 48 kalendermaanden, zodat normalerwijze deze sluis in 1975 in dienst zal kunnen genomen worden. Die termijn is dezelfde als voor de nieuwe sluis welke in de haven van Duinkerken werd gebouwd.

Voor de haven op de linker Scheldeoever zal deze sluis een dubbele rol vervullen. In eerste fase de toegang verzekeren voor de grote zeeschepen in afwachting dat de Baalhoeksluis in gebruik zal genomen worden. Anderzijds moet zij het binnen- en buitenvaren van de binnenschepen met inbegrip van de grote duwconvoien toelaten, ten einde het hinterland van het nieuwe complex ook langs het water te kunnen bereiken.

C. — De industriële ontplooiing.

1. Noodzaak van de uitbreiding.

De explosieve ontwikkeling van de Antwerpse haven gedurende en na de realisatie van het Tienjarenplan is zodanig, dat de beschikbare oppervlakten op de rechteroever onvoldoende zijn om tegemoet te komen aan de huidige vraag naar industrieterreinen. Op dit ogenblik zijn immers op de rechteroever geen nieuwe vestigingen meer mogelijk.

Inderdaad werd in de laatste jaren in de wereldzeehavens een groeiende tendens vastgesteld, die ertoe strekt de zeehavens niet alleen een overslag- en handelsfunctie te geven, doch eveneens een industriële functie.

Hierdoor ontstaat voor deze havens een stijgende behoefte aan zeer grote oppervlakten, al dan niet gelegen in de nabijheid van diep water.

Een uitbreiding van het havencomplex op de rechteroever is naar het Noorden niet meer mogelijk wegens het bestaan van de Belgische-Nederlandse grens. Naar het Oosten toe is er de moeilijkheid van de bestaande dorpskernen en de ongunstige topografische gesteldheid. Er moet dus uitgezien worden naar nieuwe oppervlakten.

Naar het voorbeeld van vele andere grote zeehavens, heeft men ook in België haast automatisch gedacht aan een uitbreiding van de haven op de linkeroever.

Dit terrein biedt dezelfde topografische gesteldheid als de terreinen op de rechteroever, dit wil zeggen dat de gronden er zeer laag zijn gelegen, zodat grondspecies voortkomende van het graven van dokken en toegangskanalen in een onmiddellijke nabijheid kunnen geborgen worden.

Behalve Kallo en Doel liggen in deze zone daarenboven geen woonkernen. Door de natuurlijke gesteldheid van het terrein kunnen tussen linker- en rechteroever zeer gemakkelijk verbindingen tot stand worden gebracht.

Dit is vooral van belang voor die nijverheid welke Antwerpen als haar middelpunt heeft gekozen, nl. de chemische en de petrochemische nijverheid.

Inderdaad, op 20 tot 30 m onder de grondoppervlakte ligt een zeer dikke Boomse klei-laag waarin, mits toepassing van een reeks geperfectioneerde methode, zeer gemakkelijk en relatief goedkoop, verbindingskokers tussen linker- en rechteroever kunnen gebouwd worden. Deze kokers bieden de mogelijkheid om ontelbare pijpleidingen te

Celle-ci se compose de deux têtes séparées sur fondations d'acier; ces têtes comprennent les portes et les aqueducs-larons, tandis que les deux têtes sont reliées par des murs de quais sur fondations d'acier. Le radier du sas se compose de plaques perforées rectangulaires distinctes de 10,5 m², bétonnées sur un massif de drainage.

Les culées d'un pont métallique mobile destiné à la circulation routière et au trafic ferroviaire sont prévues aux extrémités amont et aval de l'écluse.

Le délai d'exécution est de 48 mois civils, de sorte qu'il est permis d'escompter normalement que cette écluse pourra être mise en service en 1975. Ce délai est le même que celui, prévu pour la nouvelle écluse construite au port de Duinkerque.

Pour le port sur la rive gauche de l'Escaut, cette écluse jouera un double rôle. Dans la première phase elle assurera l'accès aux grands navires de mer en attendant que l'écluse de Baalhoek soit mise en service. D'autre part, elle doit permettre l'entrée et la sortie des navires intérieurs y compris les grands convois de poussage afin de rendre le nouveau complexe également accessible par l'eau.

C. — L'essor industriel.

1. Nécessité de l'extension.

Le développement « explosif » du port d'Anvers pendant et après la réalisation du plan décennal est tel que les espaces disponibles sur la rive droite sont insuffisants pour rencontrer la demande actuelle de terrains industriels. Actuellement, la rive droite n'offre d'ailleurs plus de possibilités d'implantation.

Ces dernières années, on a, en effet, constaté dans les ports maritimes mondiaux, une tendance croissante à accorder aux ports maritimes non seulement une fonction de transbordement et de commerce, mais également une fonction industrielle.

Il en résulte pour ces ports un besoin croissant de très grandes superficies situées ou non près d'une zone en eau profonde.

Une extension du complexe portuaire sur la rive droite vers le nord n'est plus possible par suite de l'existence de la frontière belgo-hollandaise. Vers l'est, il y a la difficulté des agglomérations existantes et la situation topographique défavorable. Il faut donc recourir à d'autres surfaces.

A l'instar de nombreux grands ports maritimes, l'on a songé automatiquement, en Belgique, à l'extension du port sur la rive gauche.

Ce terrain offre le même caractère topographique que les terrains de la rive droite, c'est-à-dire qu'ils sont situés très bas, de sorte que les terres provenant du creusement des docks et des canaux d'accès peuvent être déposées dans les environs immédiats.

A l'exception de Kallo et de Doel, cette zone ne comprend aucun centre de logement. L'état naturel du terrain permet très facilement de relier la rive gauche à la rive droite.

Ceci est surtout important pour l'industrie qui a choisi Anvers comme centre, notamment l'industrie chimique et pétrochimique.

En effet, à 20 ou 30 m sous la surface du sol se trouve une épaisse couche de limon de Boom permettant, en appliquant une méthode déjà perfectionnée, de construire, de façon aisée et relativement bon marché, des gaines de liaison entre la rive gauche et la rive droite. Ces gaines permettent d'installer d'innombrables pipe-lines entre la rive gauche

leggen tussen de linker- en de rechteroever. Aldus is tussen de verschillende nijverheden een onderlinge uitwisseling mogelijk van allerhande grondstoffen, afgewerkte- en nevenprodukten.

Er bestonden reeds vier zulke kokers alvorens de eigenlijke haven op de linkeroever werd uitgebouwd.

Enkele industrieën, nl. Polysar, U. S. I., Europ, Union Carbid, hebben trouwens de weg gewezen door zich vanaf 1960 te gaan vestigen op de linkeroever in de Melselepolder te Zwijndrecht.

De elektrische bedrijven hebben eveneens hun voorzorgen genomen. Zo zal E. B. E. S. reeds op het einde van dit jaar een nieuwe thermische centrale te Kallo in bedrijf brengen, terwijl de bouw van een kerncentrale te Doel in een gevorderd stadium is gekomen.

Ten aanzien van al deze argumenten werd besloten de linker Scheldeoever te ontsluiten ter uitbreiding van de haven van Antwerpen. Met dit doel werd te Sint-Niklaas een speciale uitvoeringsdienst opgericht.

Hier werd voor de eerste maal in een uitvoeringsdienst van het Ministerie van Openbare Werken een sociale assistent benoemd, belast met de leiding van de sectie « Maatschappelijke Begeleiding ».

Deze sectie heeft vooral tot doel de mensen in hun ont-eigeningsproblemen bij te staan.

2. Verbinding van dit havencomplex met de Schelde.

De toegangssluis tot het toekomstige havengebied moet minstens dezelfde mogelijkheden bieden als die van de bestaande sluis van de rechteroever.

Bij de uitbreiding van de haven van Antwerpen op de rechteroever, kon de toegang tot het complex steeds verbeterd worden door meer en meer afwaarts op de rivier nieuwe toegangssluisen te bouwen.

Wat dit betreft ligt Zandvliet op de uiterste grens. Het bestaan van deze sluis op de rechteroever verhindert de bouw van een sluis op de linkeroever op dezelfde plaats, vermits hierdoor op de rivier geen wachtplaats voor de binnenvarende schepen meer zou zijn.

Afwaarts het Verdronken Land van Saaftingen en de Kromme van Bath, bestaat er wel een mogelijkheid om een meer afwaartse toegang te verwezenlijken voor de linkeroever. Hierbij is het evenwel nodig dat de toegang van de Schelde naar de linkeroever gedeeltelijk het Nederlands grondgebied doorkruist.

Daarom werden met de Nederlanders onmiddellijk besprekingen aangevat, die na zeer korte tijd hebben geleid tot een principieel akkoord voor het aanleggen van een toegang van uit Baalhoek naar de linkeroever.

Behalve het feit dat deze toegang korter bij de zeemon-ding ligt, waardoor natuurlijk de toegang voor grotere zeeschepen mogelijk wordt, biedt deze oplossing het voor-deel dat de Kromme van Bath kan vermeden worden.

Hier dient echter onmiddellijk aan toegevoegd te worden dat zeer onlangs de Nederlanders hun principieel akkoord hebben betuigd met de rechtekking van de bocht van Bath, zodat de toegang van de haven op de rechteroever op aanzienlijke wijze zal verbeteren.

De geplande afmetingen van de toegangssluis zijn : 500 m lengte, 60 m breedte en een drempel gelegen op 15 m onder het gemiddeld niveau van het laag water.

Deze sluis laat het verschepen toe van schepen tot 150 000 ton. De gekozen afmetingen vrijwaren aldus de toekomst van het nieuwe havencomplex.

In afwachting van het tot stand komen van een definitieve overeenkomst tussen België en Nederland, wordt in eerste fase een toegangssluis te Kallo gebouwd, waarvan de afmetingen te vergelijken zijn met deze van de Boud-

et la rive droite et d'établir ainsi entre les diverses industries un échange de toute sorte de matières premières, de produits finis et de produits connexes.

Il existait déjà quatre de ces gaines avant l'agrandissement du port proprement dit sur la rive gauche.

Quelques industries, notamment Polysar, U. S. I., Europ, Union Carbid, ont d'ailleurs ouvert la voie en allant se fixer sur la rive gauche dans les Melselepolders à Zwijndrecht.

Les industries électriques ont également pris des dispositions et c'est ainsi qu'E. B. E. S. mettra déjà à la fin de cette année une nouvelle centrale thermique en service à Kallo, tandis que la construction d'une centrale nucléaire à Doel se trouve dans un stade avancé.

En présence de tous ces arguments, le Ministre des Travaux publics a décidé d'ouvrir la rive gauche de l'Escaut afin d'élargir le port d'Anvers. A cet effet, un service spécial d'exécution a été créé à St-Nicolas.

Pour la première fois dans un service d'exécution appartenant au département des Travaux publics, un assistant social a été désigné pour diriger la section « Encadrement social ».

L'objectif principal de cette section est d'aider les intéressés à résoudre les problèmes qu'entraînent les expropriations.

2. Liaison de ce complexe portuaire avec l'Escaut.

L'écluse d'accès à la future zone portuaire doit offrir au moins les mêmes possibilités que les écluses existantes de la rive droite.

Lors de l'extension du port d'Anvers sur la rive droite, l'accès du complexe a déjà pu être amélioré par de nouvelles écluses d'accès situées de plus en plus en aval sur la rivière.

A ce propos, Zandvliet se trouve à l'extrême limite. L'existence de cette écluse sur la rive droite, empêche la construction de cette écluse au même endroit sur la rive gauche, puisqu'ainsi il n'y aurait plus de lieu d'attente pour les navires pénétrant dans le fleuve.

En aval du Verdronken Land de Saaftinge et le coude de Bath, il existe toujours une possibilité de construire un accès situé plus en aval, pour la rive gauche. Ceci implique toutefois l'empiètement partiel sur territoire néerlandais de l'accès à l'Escaut vers la rive gauche.

C'est pourquoi des négociations ont été immédiatement entreprises avec les Hollandais, lesquelles ont abouti à un accord de principe pour la construction de l'accès de Baalhoek vers la rive gauche.

En dehors du fait que cet accès est plus proche de l'embouchure du fleuve, permettant ainsi l'accès aux navires de tonnage plus important, cette solution offre l'avantage d'éviter la courbe de Bath.

Ajoutons cependant que très récemment les Hollandais ont donné leur accord de principe pour couper la courbe de Bath, ce qui permettra une amélioration des possibilités d'accès au port du côté de la rive droite.

Les dimensions prévues pour l'écluse d'accès sont : 500 m de longueur, 60 m de largeur et un seuil situé à 15 m en dessous du niveau à marée basse.

Elle permet l'éclusage de navire de 150 000 tonnes. Les dimensions choisies garantissent l'avenir du nouveau complexe portuaire.

En attendant l'accord définitif entre la Belgique et les Pays-Bas, une écluse d'accès sera construite dans une première phase à Kallo, aux dimensions correspondantes à celles de l'écluse Baudouin, à savoir : 360 m de long, 50 m

wijnsluis, nl. 360 m lang, 50 m breed en een drempeldiepte van 12,5 m bij gemiddeld laag water.

3. Inrichting van de linkeroever.

De sluizen te Baalhoek en te Kallo zullen met elkaar verbonden worden door een kanaaldok.

In een later stadium zullen insteedokken het nieuwe havengebied volledig ontsluiten.

De terreinen zullen gedeeltelijk opgehoogd worden met specie voortkomende van het graven van de dokken en ook gedeeltelijk met baggerspecie voortkomende van de onderhoudsbaggerwerken in de Zeeschelde of van de normalisatiewerken.

Gelijktijdig met de ophoging van de gronden zal de afwatering van de Wase Polders aangepast en verbeterd worden.

Het definitief infrastructuurbeleid van de haven zal evenwel slechts gekend zijn nadat de industrieën hun specifieke wensen hebben doen kennen, zodat de overslaghaven een definitieve bestemming kan krijgen.

In grote trekken zal het totale ontsloten havengebied een oppervlakte hebben van circa 7 000 ha. In deze 7 000 ha zijn 1 000 ha groenzone voorzien, welke het havengebied zullen afscheiden van de woonkernen en van het landbouwgebied.

De eigenlijke verdeling van de overblijvende 6 000 ha tussen de industriehaven, de overslaghaven, de dokken en de infrastructuur zal gekend zijn naargelang de haven zich ontwikkelt.

De verbindingen van de linkeroever met het hinterland zijn grotendeels dezelfde als deze van het havengebied op de rechteroever.

De verbinding met binnenvaartschepen kan gebeuren via de Kallosluis naar de Schelde, om vandaar in contact te komen met het geheel van het Belgische en internationale waterwegennet.

De spoorwegaansluiting zal in een eerste fase gebeuren door een aftakking op de lijn n° 59 tussen Gent en Antwerpen en in een tweede fase door de aansluiting op het vormingsstation Antwerpen-Noord op de rechteroever via een nieuwe (3^{de}) tunnel onder de Schelde ter hoogte van Fort Liefkenshoek-Lillo.

De wegaansluiting zal gebeuren via de geplande grote Ring rond Antwerpen en de autoweg Antwerpen-Zee kust.

4. De reële uitbreiding van de haven op de linkeroever.

De besprekingen met Nederland betreffende de toegang te Baalhoek zijn in een beslissend stadium gekomen en alles laat vermoeden dat volgend jaar, aan de Wetgevende Kamers een verdrag kan voorgelegd worden.

Het koninklijk besluit van 18 december 1969 bevat een eerste onteigeningsbesluit voor een totale oppervlakte van 1 350 ha.

Een tweede koninklijk besluit voor de onteigening van 1 600 ha zal eerlang verschijnen.

De sluis op Belgisch grondgebied te Kallo zal in oktober worden aanbesteed, evenals de spoorwegaansluiting met de linkeroever.

De regelmatige vooruitgang der werken is verzekerd door het uittrekken van de nodige kredieten op het Vijfjarenplan.

3. — De haven van Gent.

Op 19 december 1968 werd de Westsluis te Terneuzen en het verbeterd en aangepast zeekanaal naar Gent in gebruik genomen. Door de waterdiepte van 13,50 m konden

de large et une profondeur de seuil de 12 m 50 par marée basse moyenne.

3. Aménagement de la rive gauche.

Les écluses de Baalhoek et de Kallo seront reliées entre elles par un dock du canal.

Dans un stade ultérieur, le nouveau dock permettra à la nouvelle zone portuaire de s'étendre.

Les terrains seront partiellement relevés par le creusement des docks et partiellement par les produits des dragages effectués dans l'Escaut maritime ou par ceux provenant de travaux de normalisation.

En même temps que le relèvement des terrains, il sera procédé au drainage des polders du pays de Waas qui sera adapté et amélioré.

La politique d'infrastructure définitive du port ne sera toutefois connue que lorsque les industries auront émis leurs vœux spécifiques, de sorte que le port de transbordement pourra recevoir une destination définitive.

En grandes lignes, le nouveau domaine portuaire comportera une superficie de 7 000 ha dont 1 000 ha de zone verte qui sépareront le territoire portuaire des centres d'habitation et des zones agricoles.

La répartition des 6 000 ha restants du port industriel, du port de transbordement des docks et des infrastructures ne sera connue au fur et à mesure que le port se développera.

Les liaisons de la rive gauche avec l'arrière-pays sont à peu près identiques à celles du territoire portuaire de la rive droite.

La liaison au moyen de navires intérieurs pourra se faire par l'écluse de Kallo vers l'Escaut pour entrer en contact avec le réseau nautique belge et international.

Le raccordement ferroviaire se fera, dans une première phase, par un embranchement sur la ligne n° 59 entre Gand et Anvers. La seconde phase par le raccordement de la gare de formation d'Anvers Nord à la rive droite par un nouveau tunnel (3^e) sous l'Escaut à hauteur du Fort Liefkenshoek-Lillo.

La liaison routière se fera par le grand ring autour d'Anvers et l'autoroute Anvers-Littoral.

4. L'extension réelle du port sur la rive gauche.

Les pourparlers avec les Pays-Bas relatifs à l'accès de Baalhoek sont arrivés dans un stade décisif et tout laisse supposer que, l'année prochaine, un rapport parlementaire sera établi à ce sujet.

Un arrêté royal du 18 décembre 1969 contient un premier arrêté d'expropriation pour une surface globale de 1 350 ha.

Un second arrêté royal portant sur une expropriation de 1 600 ha sera publié incessamment.

L'écluse de Kallo en territoire belge sera mise en adjudication au mois d'octobre tout comme le raccordement ferroviaire de la rive gauche.

La poursuite régulière des travaux est assurée par l'inscription des crédits nécessaires au plan quinquennal.

3. — Le port de Gand.

Le 19 décembre 1968, la « Westsluis » de Terneuzen et le canal maritime amélioré et adapté vers Gand ont été ouverts au trafic. La profondeur d'eau de 13,50 m permet

schepen met een draagvermogen van 60 000 d.w.t. het Schepen Sifferdok en het Petroleumdok in het Gentse havengebied bereiken, ofwel aanleggen aan de diverse steigers en kaaien langsheen het zeekanaal.

Deze grotere toegankelijkheid heeft er rechtstreeks toe bijgedragen dat grote bedrijven zich in het havengebied hebben gevestigd. De versnelde industrialisering en de modernisering van de haveninstallaties hebben een buitengewoon gunstige invloed gehad op de omzet van de haven, die het nu reeds noodzakelijk maakt de havendokken verder uit te breiden.

A. Bestaande dokken.

In eerste instantie moet voorzien worden in een verdere verbetering van de uitrusting van de bestaande dokken. De bouw van twee nieuwe dokken, één op de linkeroever en één op de rechteroever, vormt een eerste noodzakelijke uitbreiding. De eerste fase van het dok op de rechteroever, het zgn. Rodenhuizedok, is op dit ogenblik reeds in uitvoering. De waterdiepte bedraagt 13,50 m, de totale breedte ongeveer 250 m en de lengte ongeveer 650 m. Het Rodenhuizedok wordt inzake diepte, oeververdediging en breedte derwijze uitgevoerd dat later de nodige aanpassingen kunnen geschieden om het dok een profiel te geven dat geschikt is voor schepen van 125 000 d.w.t. De tweede fase, die op dit ogenblik in voorbereiding is, bestaat in het verlengen van het dok in oostelijke richting tot in de omgeving van de verkeersas Gent-Zelzate. Ook hier zal het profiel rekening houden met een mogelijke latere verruiming.

B. Toegankelijkheid.

Om de economische toestand van de reeds in het havengebied gevestigde industrieën te vrijwaren en, om de beschikbare oppervlakte aan industriegrond uit te breiden, wordt het toegankelijk maken van het havengebied voor schepen van 125 000 d.w.t. noodzakelijk geacht. De bouw van een nieuwe sluis te Terneuzen en het graven van een bijkomend zeekanaal, geschikt voor schepen met dergelijk draagvermogen, werd in beginsel als een geldig en te realiseren project aangezien.

De keuze van 125 000 d.w.t. werd aanvaard als een economisch plafond, gelet op de hydraulische omstandigheden in de Westerschelde.

Op initiatief van de Stad Gent werd een studie van deze nieuwe zeewaartse verbinding aangevat. Het tracé Terneuzen-West, Wachtebeke, Rodenhuize werd aanbevolen.

Tussen Terneuzen en Sluiskil zou het bestaande kanaal verbreed en verdiept worden op een zodanige wijze dat de schade-insnijding in Sluiskil zo beperkt mogelijk zou zijn.

Deze as zou doorgetrokken worden tot aan de rijksgrens en dan via een gebroken lijn aansluiten met het in invoering zijnde Rodenhuizedok.

Behalve op de traverse in Sluiskil zou de breedte van het kanaal ca 350 m bedragen en de waterdiepte 17,50 m.

De aanleg van dit kanaal zou gepaard gaan met de nodige aanpassingen van het wegen- en spoorwegennet. Op Nederlands grondgebied zou een verkeerstunnel voorzien worden ten oosten van het Sas-van-Gent, terwijl de weg over de bestaande sluizen te Terneuzen zou voortgezet worden over de hoofden van de nieuw ontworpen zeesluis.

Op Belgisch grondgebied zou bv. de Kennedylaan en het ernaastliggend industriespoor Gent-Zelzate onder het nieuwe kanaal doorgetrokken moeten worden. Ook voor de autosnelweg Brussel-Zelzate-Calais en de expressweg Antwerpen-

aux navires d'un tonnage de 60 000 t.d.w. d'atteindre le « Sifferdok » et le « Petroleumdok » dans le domaine portuaire gantois, soit d'acoster aux divers embarcadères et quais le long du canal maritime.

Cette grande accessibilité a contribué directement à l'implantation de grandes industries dans le domaine portuaire. L'industrialisation accélérée et la modernisation des installations portuaires ont eu une influence extrêmement favorable sur le trafic du port, ce qui nécessite, dès à présent, une extension des docks portuaires.

A. Les docks existants.

En première instance, il y a lieu de prévoir, outre une amélioration plus poussée de l'équipement des docks existants, la construction de deux nouveaux docks, l'un sur la rive droite, l'autre sur la rive gauche. La première phase du dock de la rive gauche, dénommé « Rodenhuizedok », est en voie d'exécution. La profondeur d'eau atteint 13,50 m, la largeur totale environ 250 m et la longueur environ 650 m. Le « Rodenhuizedok » est conçu, en matière de profondeur, défense des rives et longueur, de façon à permettre ultérieurement les adaptations nécessaires pour donner au dock un profil permettant de recevoir des navires de 125 000 t.d.w. La deuxième phase, actuellement au stade préparatoire, consiste dans le prolongement du dock en direction Est jusqu'à proximité de l'axe routier Gand-Zelzate. Ici, également, le profil tiendra compte d'une éventuelle extension ultérieure.

B. Accessibilité.

Afin de préserver la situation économique des industries, déjà établies dans l'enceinte portuaire, et d'étendre la superficie disponible en terrains industriels, il a été jugé nécessaire de rendre le domaine portuaire accessible aux navires de 125 000 t.d.w. La construction d'une nouvelle écluse à Terneuzen et le creusement d'un canal maritime supplémentaire, adapté aux navires d'un tel tonnage, ont été considérés, en principe, comme des projets valables et réalisables.

Le choix de 125 000 t.d.w. a été admis comme plafond économique, compte tenu des circonstances hydrauliques dans la « Westerschelde ».

A l'initiative de la Ville de Gand, cette nouvelle liaison vers la mer a été mise à l'étude. Le tracé Terneuzen-West, Sluiskil, Wachtebeke, Rodenhuize a été recommandé.

Entre Terneuzen et Sluiskil, le canal existant serait élargi et approfondi, de façon à limiter au maximum la découpe en perte à Sluiskil.

Cet axe serait prolongé jusqu'à la frontière et ensuite, suivant une ligne rompue, relié au « Rodenhuizedok », en cours d'exécution.

Sauf dans la traversée de Sluiskil, la largeur du canal s'élèverait à environ 350 m et la profondeur d'eau à 17,50 m.

Le creusement dudit canal irait de pair avec les aménagements nécessaires des réseaux routiers et ferroviaires. Sur le territoire des Pays-Bas, un tunnel routier serait prévu à l'est du « Sas-van-Gent », tandis que la voie passant par-dessus les écluses existantes de Terneuzen serait prolongée en passant par-dessus les têtes de l'écluse maritime projetée. A Sluiskil, le pont routier et ferroviaire existant serait probablement à remplacer par un tunnel mixte routier et ferroviaire.

Sur le territoire belge, la « Kennedylaan » par exemple, et la voie ferroviaire industrielle Gand-Zelzate, située en bordure de cette avenue, devraient être menées sous le nouveau canal. Pour l'autoroute Bruxelles-Zelzate-Calais et la route

Zelzate-Zeekust zou één gemeenschappelijke tunnel moeten voorzien worden.

Er zij aangestipt dat dit nieuwe zeekanaal tevens een vertrekpunt zou kunnen zijn voor de geplande verbinding van de binnenscheepvaart en de duwvaart van Gent met de Schelde.

C. Maritieme toegangsweg.

De dimensie van de nieuwe maritieme verbinding van de haven van Gent werd bepaald op het scheepstype in de klasse van 125 000 rdw. Deze keuze wordt gesteund op de overweging dat de hydraulische omstandigheden van het Westerscheldegebied en van het Noordzeemondingsgebied zodanig zijn dat bij de uitvoering van verbeteringswerken in deze gebieden een economisch plafond wordt bereikt voor deze scheepsgrootte. De plannen voor het uitbouwen van de linkeroever van de Schelde te Antwerpen zijn gesteund op dezelfde scheepsgrootte. De geprojecteerde Baalhoeksluis ligt daarenboven meer stroomopwaarts.

De vormgeving en grootte van de voorhaven en de monding zullen het onderwerp moeten vormen van een uitvoerig hydraulisch en nautisch modelonderzoek ten einde de bewegingen van de in of uit de zeesluis varende diepgeladen zeeschepen maximaal te bevorderen, rekening houdende met de getijbewegingen van de Westerschelde.

Bij de bepaling van de afmetingen van de zeesluis dient rekening gehouden te worden met o.a. :

- de afmetingen van de zeeschepen;
- de nodige bewegingsruimte voor de zeeschepen;
- de sleepboothulp in de sluis;
- de beschermingsconstructies tussen kolkwanden en zeeschip;
- het gemiddeld waterpeil in de Westerschelde, de marge tussen hoog- en laagwaterpeil en de wenselijkheid om de schepen over meer dan de helft van het getij te laten schutten;
- de nodige vrije ruimte onder de kiel van het schip, de squat en de overgang van zout naar zoet water.

Het nieuw zeekanaal zou vanaf de zeesluis, tussen Terneuzen en Sluiskil een tracé volgen waarvan de as bepaald zou worden door de verbredingsmogelijkheden die in Sluiskil kunnen worden aangenomen. Immers, ten einde de schade-insnijding te Sluiskil te minimaliseren zou het kanaal daar min of meer een bakprofiel krijgen, in tegenstelling tot de overige delen waar talludhellingen aangenomen worden.

Dezelfde as wordt aangenomen voor het kanaal tussen Sluiskil en de Nederlands-Belgische grens en verder, in België, over een lengte van circa 6 km tot ten oosten van Wachtebeke. Met een polygoon wordt het kanaal in westelijke richting omgebogen en geeft via een tweede polygoon aansluiting met het bestaande Zeekanaal ter hoogte van het in uitvoering zijnde Rodenhuzedok.

D. Bestemming.

Het project van de nieuwe zeesluis en het er op aansluitend zeekanaal moet gezien worden onder drievoudig oogpunt :

- het ontvangen van schepen tot 125 000 ton is een noodzakelijkheid om de economische toekomst van de reeds in de havenzone gevestigde bedrijven te vrijwaren;

express Anvers-Zelzate-Littoral, il y aurait lieu également de prévoir un tunnel commun.

Il convient de souligner que ce nouveau canal maritime pourrait, en même temps, constituer un point de départ pour la liaison projetée de la navigation intérieure et de la navigation par poussage de Gand avec l'Escaut.

C. Voie d'accès maritime.

Les dimensions de la nouvelle liaison maritime du port de Gand ont été déterminées par les mesures d'un type de navire de la classe de 125 000 tonnes. Ce choix repose sur la considération selon laquelle les conditions hydrauliques de la zone de l'Escaut occidental et de l'embouchure de la Mer du Nord sont telles que lors de l'exécution des travaux d'amélioration dans ces régions on atteint pour les dimensions des navires un plafond économique. Les plans d'exécution des travaux de la rive gauche de l'Escaut à Anvers s'appuient sur les mêmes dimensions de navires. L'écluse de Baalhoek projetée est par ailleurs située plus en amont du fleuve.

La forme et les dimensions de l'avant-port et de l'embouchure devront faire l'objet d'un examen hydraulique et nautique approfondi sur modèle réduit, afin de promouvoir au maximum les mouvements des navires de mer lourdement chargés entrant ou sortant de l'écluse de mer compte tenu des mouvements des marées de l'Escaut occidental.

Lors de la détermination des dimensions de l'écluse de mer, il faut tenir compte notamment :

- des dimensions des navires de mer;
- de l'espace nécessaire aux mouvements de ces navires;
- de l'aide des remorqueurs dans l'écluse;
- des constructions de protection entre les murs du sas et les navires de mer;
- du niveau moyen d'eau dans l'Escaut occidental, de la marge entre les niveaux de marée haute et de marée basse et de l'opportunité de pouvoir sasser les navires pendant plus de la moitié du temps de la marée;
- l'espace libre nécessaire sous la quille du navire, du tangage et du passage d'eau salée en eau douce.

Le nouveau canal maritime suivrait, à partir de l'écluse de mer, entre Terneuzen et Sluiskil, un tracé dont l'axe serait déterminé par les possibilités d'élargissement qui pourront être acceptés à Sluiskil. D'ailleurs, afin de minimiser les découpes en perte à Sluiskil, le canal recevrait un profil en forme de bac, contrairement aux autres sections où l'on a adapté les pentes des talus.

Le même axe a été adopté pour le canal entre Sluiskil et la frontière belgo-néerlandaise et plus loin, en Belgique, sur une longueur d'environ 6 km jusqu'à l'est de Wachtebeke. Le tracé polygonal du canal est courbé en direction Ouest et donne au moyen d'un deuxième tracé polygonal accès au canal maritime existant à hauteur du dock Rodenhuzen en construction.

D. Destination.

Le projet de la nouvelle écluse de mer et du canal qui y débouche, doit être examiné sous les trois angles suivants :

- la réception des navires allant jusqu'à 125 000 tonnes est une nécessité pour l'avenir économique si l'on veut préserver les industries déjà établies dans la zone portuaire;

— het nieuwe zeekanaal is bedoeld als hoofdader van een systeem van dokken ten einde aan overslagbedrijven de mogelijkheden te geven schepen tot 125 000 ton te ontvangen met het oog op de bevoorrading van de in het hinterland gelegen bedrijven;

— het zeekanaal zelf is functioneel als vaarweg en als afmeerplaats langsheen de kaaimuren en steigers in verband met het creëren van industrieterreinen, langs het zeekanaal en in de nabijheid van de aan te leggen havendokken.

Het is op dit ogenblik niet mogelijk een nauwkeurige raming te geven van de totale bruto oppervlakte, die vrij zou komen voor industriële bestemming. Alhoewel reeds voorontwerpen van het gewestplan bestaan, zullen slechts na de definitieve goedkeuring van het voorgesteld tracé van het zeekanaal op Belgisch grondgebied en door rekening te houden met de noodzakelijke commerciële dokken, de nodige wettelijke maatregelen kunnen genomen worden om de bestemming van de gronden vast te leggen. In ieder geval moet de industriële en commerciële uitbouw van de zone gemaximaliseerd worden met het oog op de rendabiliteit van de investeringen.

E. Landwaartse verbindingen.

De bevaarbaarmaking van een zo belangrijke waterweg als het Zeekanaal naar Gent voor schepen van 50 000 ton stimuleert niet alleen de ontwikkeling en de heropbloei van de haven van Gent, maar draagt er eveneens toe bij dat de haven- en kanaalgebieden meer en meer uitverkoren worden voor de lokalisatie van nijverheidscomplexen.

Op gebied van verbindingswegen te land, te water en per spoor werden en worden dan ook belangrijke inspanningen gedaan om de gunstige positie van Gent tot het maximum te valoriseren.

Zo werd o.m. langs de rechteroever van dit kanaal een nieuwe industriezone van ruim 10 km met een breedte die schommelt tussen 950 m en 1 900 m aangelegd.

Onder oogpunt van industrialisatie biedt deze kanaalzone de volgende interessante voordelen :

- de aanwezigheid van een modern, volledig uitgerust zeekanaal;
- de betrekkelijk korte afstand tot de zee;
- het ontbreken van getij;
- de goede verbinding met het hinterland.

De gevolgen van dergelijke gunstige vestigingsvoorwaarden zijn dan ook niet uitgebleven : reeds meer dan 15 belangrijke nijverheden kwamen zich in deze industriezone vestigen.

Praktisch aansluitend bij deze industriezone werd, onder impuls van Veneco, een industriezone aangelegd op de beide oevers van het noordervak van de Ringvaart om Gent.

Het is duidelijk dat de aanleg van zulke belangrijke voorzieningen voor de industrie ook een aangepast wegen-net vergt.

De kanaalzone wordt rechtstreeks bediend door twee hoofdwegen, nl. :

- op de linkeroever de Rijksweg Gent-Zelzate;
- op de rechteroever de nieuwe industrieweg (J. F. Kennedylaan) tussen Gent en Zelzate aan de oostelijke grens van de industriezone.

— le nouveau canal maritime est destiné à servir d'artère principale au système de docks qui donnera aux entreprises de transbordement la possibilité de recevoir des navires allant jusqu'à 125 000 tonnes pour approvisionner les entreprises situées dans l'arrière-pays;

— le canal maritime est fonctionnel en soi en tant que voie navigable et en tant que lieu de désamarrage le long des murs de quai en rapport avec la création de terrains industriels, le long du canal maritime et à proximité des docks portuaires à construire.

Il n'est pas possible actuellement d'évaluer avec précision la superficie totale brute qui sera mise à la disposition des industries. Bien qu'il existe déjà des avant-projets du plan régional, ce ne sera qu'après avoir approuvé définitivement le tracé du canal maritime sur le territoire belge et avoir tenu compte des docks nécessaires au commerce, que les mesures légales requises pourront être prises en vue de fixer la destination des terrains. L'industrialisation et la commercialisation de la zone devront toutefois atteindre un rendement maximum pour rentabiliser les investissements.

E. Liaisons vers l'intérieur du pays.

L'accessibilité aux navires de 60 000 tonnes d'une voie hydraulique de l'importance du canal maritime de Gand favorise non seulement le développement et un nouvel essor du port de Gand, mais contribue également à faire toujours davantage de la zone du port et du canal le lieu de prédilection pour l'implantation de complexes industriels.

Des efforts considérables sont également déployés dans le domaine des voies de communication par fer, terre et eau pour valoriser au maximum la position favorable de Gand.

C'est ainsi qu'une nouvelle zone industrielle d'une longueur de quelque 10 kilomètres et d'une largeur variant entre 950 mètres et 1 900 mètres a été aménagée sur la rive droite du canal.

Du point de vue de l'industrialisation, la zone du canal présente des avantages intéressants :

- présence d'un canal maritime moderne et complètement équipé;
- distance relativement courte de la mer;
- absence de marées;
- bonnes communications avec le hinterland.

Devant ces conditions d'implantations favorables, les résultats ne se sont pas fait attendre : plus de 15 entreprises importantes se sont déjà installées dans cette zone industrielle.

C'est dans le prolongement presque immédiat de celle-ci qu'une autre zone industrielle a été aménagée, sous l'impulsion de Veneco, sur les deux rives de la section nord du Canal circulaire de Gand.

Il est clair que des équipements industriels aussi importants requièrent la présence d'un réseau routier adéquat.

La zone du canal est desservie par deux voies principales :

- sur la rive gauche, la route de l'Etat Gand-Zelzate;
- sur la rive droite, la nouvelle route industrielle (avenue J. F. Kennedy) entre Gand et Zelzate à la limite orientale de la zone industrielle.

Deze laatste weg krijgt een rechtstreekse verbinding met de E3-autoweg (Antwerpen-Rijsel — Onderdeel van de internationale E3-weg Lissabon-Stokholm) en met de E5-weg (Brussel-Oostende — deel van de internationale E5-weg Londen-Ankara).

Tevens omvat de infrastructuur van het Rijkswegennet te Gent nog een kleine en een grote ring rondom de stad, die onderling talrijke verbindingen hebben. Daardoor zullen ook de andere bestemmingen dan de E3- en E5-wegen gemakkelijk kunnen bereikt worden van uit de kanaalzone, evenals het stadscentrum, terwijl de moeilijke en tijdrovende doortocht van de stad zal kunnen vermeden worden.

De kleine ring zal aan de voornaamste kruispunten uitgerust worden met de nodige kunstwerken welke het ongelijkvloers kruisen met de voornaamste invalswegen naar de stad Gent zal toelaten.

De grote ring zal de binnenzijde van de Ringvaart om Gent volgen en aldus de Rijksweg n° 10 te Melle verbinden met de voornoemde Kennedylaan.

Op de linkeroever van het kanaal wordt eveneens een industrieweg voorzien welke behoudens de aansluitingen op de kleine ring op twee plaatsen in verbinding zal staan met de J. F. Kennedylaan, nl. te Zelzate via de brug en de tunnel in de express-weg Antwerpen-Zee kust en ook in de geplande autosnelweg Brussel-Dendermonde-Knokke en zijn aftakking naar Calais en verder naar Londen, terwijl ten zuiden van Terdonk en van het waterspaarbekken te Kluizen een derde verbindingsmogelijkheid in tunnel bestaat.

Voor de verbinding met het zuiden en het zuid-oosten worden belangrijke verbeteringswerken aan de Rijksweg n° 58 Gent-Oudenaarde voorzien, terwijl een nieuwe weg Gent over Geraardsbergen zal verbinden met Mons en aldus een rechtstreekse wegverbinding zal vormen tussen de haven van Gent en de Borinage.

Samenvattend kan gezegd worden dat, dank zij de geplande of in aanbouw zijnde wegen, de E3-weg de reeds bestaande E5-weg, de grote en de kleine Ring, Gent en in 't bijzonder het havengebied zal verbonden zijn met zijn belangrijk hinterland, zoals de Borinage, het Ruhrgebied, het industriële Noorden van Frankrijk, Nederland, enz.

Naast een aangepast wegennet haalt de Gentse kanaalzone ook nog groot voordeel uit het bestaan van een uitgebreid waterwegenstelsel dat in rechtstreekse verbinding staat met alle nijverheids- en handelscentra van België en van de buurlanden. Ook dit waterwegenstelsel wordt in versneld tempo aangepast aan de moderne noden.

Behalve het Zeekanaal naar Gent zijn volgende waterwegen zeer belangrijk als toegang naar de haven van Gent :

— Het kanaal Gent-Brugge-Oostende. Dit kanaal zal volledig aangepast worden voor de vaart met schepen van 2 000 ton met een voldoende breedte om duwvaart mogelijk te maken en zo Gent te verbinden met de Belgische kusthavens Zeebrugge en Oostende.

— Het afleidingskanaal der Leie, thans een kanaal dat geschikt is voor schepen van 300 ton, zal gecalibreerd worden voor schepen van 1 350 ton. Deze calibrage wordt verder doorgevoerd op het opwaartse deel van de Leie en het kanaal Roeselare-Leie. Hierdoor wordt de haven van Gent door een ruime vaarweg verbonden met de Franse Metropool van het Noorden, nl. de agglomeratie Lille-Roubaix-Tourcoing en de zeehaven van Duinkerken.

— De Boven-Schelde tussen Gent en Valenciennes wordt eveneens toegankelijk gemaakt voor schepen van 1 350 ton.

Deze verbinding is de toegangspoort te water van de Gentse havenzone met zijn natuurlijk hinterland, nl. de

Cette dernière voie sera reliée directement à l'autoroute E3 (Anvers-Lille, section de la route internationale E3 Lisbonne-Stokholm) et à la route E5 (Bruxelles-Ostende, partie de la route internationale E5 Londres-Ankara).

L'infrastructure du réseau routier de l'Etat à Gand comporte encore un petit et un grand ring autour de la ville, qui auront entre eux de nombreuses liaisons. Ainsi, les destinations autres que les routes E3 et E5 seront aisément accessibles au départ de la zone du canal ainsi que du centre de la ville, tandis que la traversée longue et pénible de la ville pourra être évitée.

Les carrefours principaux du petit ring seront équipés des ouvrages d'art nécessaires qui permettront aux voies de pénétration les plus importantes en direction de la ville de Gand de se croiser à des niveaux différents.

Le grand ring suivra l'intérieur du tracé du Canal circulaire de Gand et reliera ainsi la route de l'Etat n° 10 à Melle avec l'avenue Kennedy.

Sur la rive gauche du canal, une route industrielle est également prévue, qui, outre ses raccordements au petit ring, sera en deux endroits en liaison avec l'avenue J. F. Kennedy, à savoir à Zelzate par le pont et le tunnel de la route express Anvers-Littoral ainsi que par l'autoroute projetée Bruxelles-Termonde-Knokke et son embranchement en direction de Calais et de Londres, tandis qu'une troisième possibilité de liaison par tunnel existe au sud de Terdonk et du bassin d'épargne de Kluizen.

En ce qui concerne la liaison avec le sud et le sud-est, d'importants travaux d'amélioration sont prévus à la route de l'Etat n° 58 Gand-Audenarde, tandis qu'une nouvelle voie reliera Gand par Grammont à Mons et constituera donc une voie de communication directe entre le port de Gand et le Borinage.

On peut dire en résumé que grâce à la voirie en construction ou en projet, à la route E3, à la route E5 existante, au grand et au petit ring, Gand et en particulier sa zone portuaire seront reliées à un hinterland important : le Borinage, le bassin de la Rhur, le Nord industriel de la France, les Pays-Bas, etc.

La zone du canal de Gand tire un grand avantage non seulement de son réseau routier adéquat mais encore de l'existence d'un réseau étendu de voies hydrauliques qui la met en liaison directe avec tous les centres industriels et commerciaux de la Belgique et des pays voisins. Ce réseau de voies hydrauliques est également adapté aux besoins modernes, à un rythme accéléré.

Outre le canal maritime de Gand, les voies hydrauliques suivantes ont une grande importance en tant que voie d'accès au port de Gand :

— Le canal Gand-Bruges-Ostende. Ce canal sera intégralement adapté à la navigation des navires de 2 000 tonnes et sa largeur sera suffisante pour permettre le poussage; Gand sera ainsi reliée aux ports belges du littoral : Zeebrugge et Ostende.

— Le Canal de dérivation de la Lys, qui est actuellement accessible aux bateaux de 300 tonnes sera mis au gabarit de 1 350 tonnes. Ce calibrage sera prolongé à la partie en amont de la Lys et au canal Roulers-Lys. Ainsi le port de Gand sera relié par une voie navigable importante à la Métropole française du Nord, c'est-à-dire à l'agglomération Lille-Roubaix-Tourcoing et au port de mer de Dunkerque.

— Le Haut-Escaut entre Gand et Valenciennes est également rendu accessible aux bateaux de 1 350 tonnes. Cette liaison constitue l'accès par eau entre la zone portuaire de Gand et son hinterland naturel : le Borinage, le Centre, la

Borinage, het Centrum, de mijnstreek van het Noorden van Frankrijk rond Valenciennes en vandaar via het Canal du Nord met Parijs.

Verbeteringswerken van de Zeeschelde tussen Gent, Dendermonde en Temse, met inbegrip van versterken der dijken tegen overstromingen, zijn eveneens gepland evenals de rechtstreekse verbinding te maken voor 2 000 ton-schepen vanaf Terdonk (Rodenhuize) naar Tielrode.

Deze nieuwe waterweg zou niet alleen een uitstekende verbinding betekenen met de haven van Antwerpen, maar eveneens het kortste traject vormen met de Rupel en van daaruit, enerzijds, naar Brussel en Charleroi en anderzijds via het Netekanaal naar het Albertkanaal en de Maas.

Dit kanaal zou aan de grotere scheepvaart toelaten Antwerpen te bereiken en vice versa, zonder de omweg te moeten maken via de Westerschelde en de sluis te Terneuzen.

Al deze belangrijke waterwegen worden te Gent opgevangen door de Ringvaart om Gent. Dit volledig nieuw kanaal is ontworpen voor schepen van 2 000 ton en verbindt de Zeeschelde met het Zeekanaal naar Gent.

Deze waterweg omvat drie vakken :

1. Het Noordervak dat het Zeekanaal naar Gent verbindt met het kanaal Gent-Oostende vormt in feite een uitloper van de Gentse haven. Teneinde de scheepvaart van en naar het Zeekanaal te vergemakkelijken is aan het opwaartse einde een zwaaiком gebouwd voor schepen van 2 000 ton.

Het ligt op het peil van het Zeekanaal.

Het Noordervak is gescheiden van het westervak, dat op het peil van het kanaal Gent-Oostende ligt, door het sluiscomplex E1 en B1, dat momenteel één sluis omvat, maar de bouw van een tweede sluis wordt overwogen, waarvoor trouwens de plaats voorzien is.

2. Het Westervak verbindt het kanaal Gent-Brugge, de Leie en de Boven-Schelde.

3. Het Zuidervak, dat in vrije verbinding staat met de Zeeschelde en derhalve onderhevig is aan getij, wordt gescheiden van het Westervak door één van de grootste sluiscomplexen in België, namelijk het sluiscomplex E2 en B2, dat naast twee sluisen van 180 m $\times$ 18 m een dubbele segmentstuw omvat om de waswaters van de Leie af te voeren.

De Ringvaart heeft een totale lengte van 21,575 km.

Uiteindelijk zijn er nog de spoorwegverbindingen.

De verbindingen per spoor van de kanaalzone met het hinterland geschieden in goede voorwaarden. Gent is immers verbonden per spoor met Brussel, Oostende, Kortrijk, Rijsel, Roeselare, de Borinage, terwijl de Kennedytunnel binnenkort het Gentse rechtstreeks toegankelijk zal maken tot de Antwerpse agglomeratie.

Het spoorwegnet werd of wordt aangepast aan de gewijzigde fysionomie van de kanaalzone.

Tevens beschikt de Gentse haven over een belangrijk vormingsstation, terwijl alle kaaien uitgerust zijn met sporen.

* * *

Het is onbetwistbaar dat de verbreding van het Zeekanaal naar Gent en de aanpassing van de haveninstallaties een buitengewoon gunstige invloed gehad hebben op de omzet van de Gentse haven.

Dit moge blijken uit de hiernavolgende tabellen welke de havenverrichtingen aangeven over de laatste tien jaren, dat wil zeggen van 1960 tot 1969.

De onderstaande tabel geeft de trafiek aan van de zeescheepvaart naar de haven van Gent. Hieruit blijkt dat,

région minière du Nord de la France autour de Valenciennes et, de là, à Paris par le canal du Nord.

Des travaux d'amélioration de l'Escaut maritime entre Gand, Termonde et Tamise, y compris le renforcement des digues contre les inondations, sont également prévus ainsi que la liaison directe à réaliser pour les bateaux de 2 000 tonnes de Terdonk (Rodenhuize) à Tielrode.

Cette nouvelle voie hydraulique ne constituerait pas seulement une excellente liaison avec le port d'Anvers, mais serait également la liaison la plus courte avec le Rupel et de là, d'une part, avec Bruxelles et Charleroi et, d'autre part, avec le canal Albert et la Meuse par le Canal de la Nèthe.

Ce canal permettrait aux bateaux de tonnage plus important d'atteindre Anvers ou d'en revenir sans devoir faire le détour par l'Escaut occidental et l'écluse de Terneuzen.

Toutes ces voies hydrauliques importantes débouchent à Gand sur le Canal circulaire. Celui-ci, qui est un canal tout nouveau, est prévu pour des bateaux de 2 000 tonnes et relie l'Escaut maritime au canal maritime de Gand.

Cette voie hydraulique comporte trois sections :

1. La section nord, qui relie le canal maritime de Gand au canal Gand-Ostende, constitue en fait un prolongement du port de Gand. En vue de faciliter la navigation en direction et en provenance du canal maritime, un bassin d'évolution a été aménagé à l'issue amont pour les bateaux de 2 000 tonnes.

Il se situe au même niveau que le canal maritime.

La section nord est séparée de la section ouest, qui se situe au niveau du canal Gand-Ostende, par le complexe d'écluses E1 + B1, qui pour l'instant comporte une seule écluse; cependant la construction d'une seconde écluse est envisagée à un emplacement qui est d'ailleurs prévu.

2. La section ouest relie le canal Gand-Bruges, la Lys et le Haut-Escaut.

3. La section sud, qui est en liaison directe avec l'Escaut maritime et est dès lors sujette aux marées, est séparée de la section ouest par un des plus grands complexes d'écluses de Belgique, le complexe d'écluses E2 + B2, qui, outre deux écluses de 180 m $\times$ 18 m, comprend un double barrage à segment, destiné à l'écoulement des crues de la Lys.

Le canal circulaire a une longueur totale de 21,575 km.

Il reste enfin les liaisons ferroviaires.

Les liaisons par fer entre la zone du canal et son hinterland se font dans de bonnes conditions. En effet, Gand est reliée par voie ferrée à Bruxelles, Ostende, Courtrai, Lille, Roulers et au Borinage; bientôt le tunnel Kennedy permettra une liaison directe entre la région de Gand et l'agglomération anversoise.

Le réseau ferroviaire est ou a été adapté à la physionomie modifiée de la zone du canal.

Le port de Gand dispose également d'une gare de formation importante et tous ces quais sont équipés de voies ferrées.

* * *

Il est incontestable que l'élargissement du canal maritime de Gand et l'adaptation des installations portuaires ont eu une influence très favorable sur le trafic du port de Gand.

C'est ce qui ressort des tableaux ci-après qui montrent l'évolution des opérations portuaires pendant les dix dernières années, c'est-à-dire de 1960 à 1969.

Le tableau ci-dessous donne le trafic maritime à destination du port de Gand. On constate que, si en 1960 on

daar waar er in 1960 2 079 zeeschepen met een totale netto tonnemaat van 1 797 928 ton genoteerd werden, deze cijfers voor het jaar 1969 respectievelijk 3 254 en 5 024 968 ton bedragen, terwijl de gemiddelde netto tonnemaat per zeeschip gestegen is van 865 ton tot 1 544 ton.

Belangrijk hierbij is de vaststelling dat de cijfers voor de jaren 1960 tot 1968 weinig schommelden, terwijl er een geweldige sprong gemaakt werd voor het jaar 1969, dat is sedert het in dienst stellen van de sluis te Terneuzen en het in dienst nemen van het kanaal voor grote zeeschepen.

F. Uitbreidingsmogelijkheid en verbeteringen.

De plannen voor het onmiddellijk bouwen van een dok op de linkeroever van het Zeekanaal en het verder zetten van de eerste fase van het Rodenhuizedok op de rechteroever, vormen een dringende noodzakelijkheid voor de exploitatie, vermits de bestaande dokken volledig in gebruik zijn.

Voorheen werd er reeds op gewezen dat dit Rodenhuizedok de aansluiting vormt met de geplande zeewaartse verbinding en het geheel van de daarop afgestemde commerciële instekdokken.

In een verdere toekomst lijkt het niet onmogelijk dat het haven- en industriegebied verder uitgebreid zou worden in oostelijke richting. Het goed te keuren streekplan zou hiermee rekening moeten houden.

Er zij opgemerkt dat de afmetingen van de zeesluis en van het zeekanaal derwijze moeten genomen worden dat, indien later ooit schepen, van meer dan 125 000 ton de Westerschelde kunnen bevaren, deze schepen eveneens toegang tot de Gentse haven krijgen.

Thans kan reeds een « losse » drempelconstructie in de zeesluis worden voorzien (zoals destijds voor de huidige sluis te Terneuzen was voorzien en niet aangelegd zodat de waterdiepte 13,50 m in plaats van 12,50 m onder kanaalpeil mogelijk werd). Ook moet er voor gezorgd worden dat de zeesluis en het kanaal voldoende breed zouden zijn.

G. Beknopte weergave van de huidige stand van zaken.

De eerste fase van het Rodenhuizedok is de aanzet van het ontworpen nieuw zeekanaal. Dit dok wordt momenteel inzake diepte, oeververdediging en breedte uitgevoerd derwijze dat alle aanpassingen zullen kunnen gebeuren om aan het dok het profiel van 125 000 ton te geven.

De tweede fase wordt nu voorbereid en omvat het verlengen van het dok in oostelijke richting tot in de omgeving van de verkeersas Gent-Zelzate. Hierbij zal eveneens met de hogervermelde elementen rekening gehouden worden met het oog op de hogervermelde doelstelling.

4. — De haven van Zeebrugge.

A. Algemeen.

De infrastructuurwerken die tijdens de afgelopen jaren in het havengebied Brugge-Zeebrugge werden uitgevoerd beantwoorden grotendeels aan het programma dat werd voorgesteld door de zogeheten « werkgroep Willems », die in 1957 belast werd met de studie voor het geschikt maken van de haven van Zeebrugge voor zeeschepen met grote diepgang.

De beoogde schepen waren alsdan tankschepen van 80 000 t.d.w., dwz. de grootste schepen die op dit ogenblik bestonden.

enregistré 2 079 navires d'un tonnage total net de 1 797 928 tonnes, ces chiffres sont passés en 1969 respectivement à 3 245 navires et 5 024 968 tonnes alors que le tonnage moyen par navire est passé de 865 tonnes à 1 544.

A cet égard, il est important de constater que les chiffres relatifs aux années 1960 à 1968 ne varient guère, tandis qu'une progression considérable est enregistrée pour l'année 1969, c'est-à-dire depuis la mise en service de l'écluse de Terneuzen et l'ouverture du canal aux grands navires.

F. Possibilités d'expansion et amélioration.

Les projets de construction immédiate du dock situé sur la rive gauche du canal maritime et de poursuite de la première phase du Rodenhuizedok sur la rive droite constituent une nécessité de premier ordre pour l'exploitation, les docks existants étant utilisés au maximum.

Il a déjà été exposé que le Rodenhuizedok constitue la liaison projetée vers la mer et l'ensemble des docks de commerce latéraux axés sur cette liaison.

Dans un avenir plus lointain, il serait possible que la zone portuaire et industrielle s'étendrait encore d'avantage vers l'est. Le plan de région à approuver devrait en tenir compte.

Il convient d'observer que les dimensions de l'écluse de mer et du canal maritime doivent être telles que si jamais l'Escaut occidental devenait accessible à des navires de plus de 125 000 tonnes, ceux-ci puissent également pénétrer dans le port de Gand.

Dès à présent, il peut être prévu de construire un seuil « libre » dans l'écluse de mer (comme c'était le cas jadis pour l'écluse de Terneuzen bien que le seuil n'ait jamais été posé, ce qui permet d'atteindre une profondeur de 13 m 50 au lieu de 12 m 50 en dessous du niveau du canal). En outre, il convient de prévoir une largeur suffisante pour l'écluse maritime et le canal.

G. Résumé de la situation actuelle.

La première phase du Rodenhuizedok est le point de départ du nouveau canal maritime projeté. Ce dock est actuellement construit de sorte que sa profondeur et sa largeur, ainsi que les travaux de défense des rives permettent toute adaptation ultérieure en vue de donner au dock un profil de 125 000 tonnes.

La deuxième phase est actuellement en voie de préparation et comporte le prolongement du dock à l'est jusqu'à proximité de l'axe routier Gand-Zelzate. Lors de son exécution il sera également tenu compte de ce qui précède afin d'atteindre le but fixé.

4. — Le port de Zeebrugge.

A. Généralités.

Les travaux d'infrastructure exécutés l'année dernière dans l'enceinte portuaire Bruges-Zeebrugge répondent en grande partie au programme proposé par le groupe dit « groupe de travail Willems », qui fut chargé, en 1957, de l'étude de l'adaptation du port de Zeebrugge au trafic de navires maritimes d'un tirant d'eau important.

Étaient visés, les navires-citernes de 80 000 t.d.w., c'est-à-dire les plus grands navires de l'époque.

Op basis van dit programma werden een eerste reeks van verbeterings- en uitbreidingswerken aangevat. Aldus werd, om de meervorming in de open reden van de haven te verhinderen en om de sterke uitwisseling van slibhoudend water te verminderen, een oostelijke dam gebouwd. Tevens werden de Westelijke en Oostelijke bank, respectievelijk ingedijkt en verhoogd, hetgeen toeliet om kaaimuren met een waterdiepte bij laag water van 14,00 m te bouwen. De werden de Westelijke en Oostelijke bank, respectievelijk (Z-9,30 m).

Ook werd een kaaimuur voor containerschepen in de toegangseul tot de bestaande zeesluis gebouwd en wordt thans een nieuwe terminus voor car-ferry-schepen in de rede voltooid. Tenslotte wordt in de voorhaven nog een militair tijdok aangelegd.

Deze werken alhoewel relatief bescheiden voor een zeehaven betekenen een ongewone stimulans voor het zeegoederenverkeer, dat in de loop van 2 jaar (van 1967 tot 1969) verviervoudigde.

Bovendien bleek dat de vernieuwde haven bezocht werd door tankschepen, die merklijk groter waren dan voorzien (tot 200 000 t_{dw}), maar die, om hun diepgang te reduceren, slechts gedeeltelijk geladen waren. De behoefte aan een beter uitgeruste, en vooral diepere haven aan de kust werd steeds nijpender.

De « Commissie belast met de studie van een nieuwe haven in volle zee of aan de Belgische Kust » publiceerde op 9 juni 1969 haar eindrapport, waarin geconcludeerd werd dat het om technische en financiële redenen aanbeveling verdiende Zeebrugge uit te bouwen tot een polyvalente diepzeehaven.

Zeebrugge werd verkozen omwille van de aldaar reeds bestaande infrastructuur en het toenemende goederenverkeer, dat zich reeds op de haven concentreerde. Bovendien kon de uitbouw aldus in progressieve fasen gerealiseerd worden, hetgeen zou toelaten de financiële inspanning te spreiden. De bestaande vissers- en jachthavens zouden behouden blijven.

Als rechtstreekse gevolg hiervan werd in 1971 een nieuwe zeesluis te Zeebrugge aanbesteed, geschikt voor schepen tot 125 000 t_{dw}. De breedte tussen de kolkmuuren zal 57 m bedragen, de lengte 500 m en de waterdiepte bij laag water 15 m. De stalen onderdelen (roldeuren, schuiven enz...) zijn niet in deze aanneming begrepen.

In de onmiddellijke toekomst zullen de werken voor de sluisdeuren, de afsluitcaissons voor de deuren, de drooglegkuip, de schuiven, de beweegbare bruggen over het sluishoofd en de electromechanische uitrusting van deuren, schuiven en bruggen aanbesteed worden. In de toegang tot de nieuwe zeesluis zal naderhand een westelijke kaaimuur met lengte van 500 m en een oostelijke muur van 600 m aangelegd worden.

Er wordt overwogen de nieuwe oostelijke havendam progressief in drie fasen uit te bouwen en de westelijke in één fase. Beide dammen worden gepland, met een kruinhoogte die afneemt van de dijk naar het zeewaartse uiteinde toe, zodanig dat het grootste gedeelte van het zeewaartse uiteinde, op peil (Z-3.00) ligt. Aldus zal de getijstroming langs de kust zo weinig mogelijk gestoord worden.

In de daaropvolgende jaren zal telkens geleidelijk aan de havenrede, de Pas van het Zand, Ribzand en Scheur verdiept worden.

Parallel met deze havenwerken zullen ook verdedigingswerken voor de Oostkust moeten uitgevoerd worden.

Omtrent al deze werken worden eerst nog modelproeven uitgevoerd in het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout.

Sur la base de ce programme, une première série de travaux d'amélioration et d'extension ont été entamés. C'est ainsi que fut construit en vue d'empêcher la formation de remous dans la rade découverte du port et de réduire l'afflux d'eaux boueuses, un barrage est. En même temps, les bancs ouest et est ont été respectivement endigués et rehaussés, ce qui permettrait la construction de murs de quai d'une profondeur d'eau de 14,00 m par marée basse. La passe du Zand a été élargie jusqu'à 300 m et approfondie jusqu'à (Z-9,30 m).

En outre, un mur de quai a été construit pour navires conteneurs dans le chenal d'accès à l'écluse maritime existante et les travaux du nouveau terminus pour car-ferries, exécutés dans la rade, sont en voie d'achèvement. Enfin, un bassin à marée militaire est actuellement en construction dans l'avant-port.

Ces travaux, bien que relativement modestes pour un port maritime, constituent un stimulant appréciable pour le trafic maritime de marchandises, lequel a quadruplé en l'espace de deux ans (de 1967 à 1969).

En outre, il est apparu que le port rénové accueillait des navires-citernes beaucoup plus grands que prévu (jusqu'à 200 000 t_{dw}) mais qui, en vue de réduire leur tirant d'eau, n'étaient que partiellement chargés. La nécessité de disposer d'un port mieux équipé et surtout plus profond au large de la côte se fit de plus en plus pressante.

La « Commission chargée de l'étude d'un nouveau port en pleine mer ou au large de la côte belge » a publié, le 9 juin 1969, son rapport final, lequel recommandait, pour des raisons techniques et financières, de faire de Zeebrugge un port polyvalent de haute mer.

Zeebrugge a été choisi en raison de l'infrastructure existante et du trafic de marchandises de plus en plus dense dans le port. D'autre part, l'extension pouvait ainsi être réalisée par phases progressives, ce qui permettrait d'étaler les efforts financiers. Les ports de pêche et de « yachting » existants seraient maintenus.

Dès lors, une nouvelle écluse maritime, a été mise en adjudication en 1971 à Zeebrugge, laquelle serait adaptée au trafic de navires atteignant 125 000 t_{dw}. La largeur entre les murs de sas comportera 57 m, la longueur 500 m et la profondeur d'eau par marée basse 15 m. Les parties en acier (portes coulissantes, vannes, etc...) ne sont pas comprises dans cette adjudication.

Dans l'avenir immédiat, il sera procédé à l'adjudication des travaux pour les portes d'écluses, le dispositif de mise à sec, les vannes, les ponts mobiles surplombant la tête de l'écluse et l'équipement électromécanique des portes, vannes et ponts. Dans l'accès à la nouvelle écluse maritime sera construit, par la suite, un mur de quai occidental d'une longueur de 500 m et un mur oriental d'une longueur de 600 m.

On envisage l'extension progressive du nouveau môle oriental en trois phases, et du môle occidental en une phase. Les deux môles ont été conçus avec une hauteur de crête allant diminuant de la digue vers l'extrémité côté mer, de sorte que la majeure partie de l'extrémité côté mer se trouve au niveau (Z-3.00). Les courants de marée le long de la côte se trouveront donc dérangés au minimum.

Dans les années subséquentes, on procédera progressivement à l'approfondissement de la rade portuaire, de la passe du Zand, du Ribzand et du Scheur.

Parallèlement à ces travaux portuaires, des travaux de défense s'imposent pour la côte est.

Tous ces travaux font l'objet d'essais sur modèles exécutés dans le laboratoire de recherches hydrauliques à Borgerhout.

B. Aanbestedingskalender.

a) In uitvoering : Reeds aanbesteed.

1971 :	
Nieuwe zeesluis met retoermuren	1,588 miljard
Nieuwe uitwateringssluizen voor de afleidingskanalen te Heist, en inkokeren van de afleidingskanalen.	
	2 miljard

b) Gepland.

1972 :	
— De sluisdeuren, de afsluitcaissons voor de deurenkamers, de drooglegkuip, de schuiven	0,5 miljard
— De bruggen	0,2 miljard
— De electromechanische uitrusting van de zeesluis (deuren-schuiven) en van de bruggen	0,6 miljard
— Westelijke kaaimuur (900 m lengte) in de toegang naar de zeesluis kant voorhaven (1 ^{ste} deel)	0,7 miljard
	2 miljard
1973 :	
— Westelijke kaaimuur (900 m lengte) in de toegang naar de zeesluis kant voorhaven (2 ^e deel)	0,2 miljard
— Oostelijke kaaimuur (600 m lengte) in de toegang naar de zeersluis kant voorhaven	0,6 miljard
— Verbindingsdok van zeesluis met de achterhaven en verder landwaarts inkokeren van de afleidingskanalen	0,5 miljard
— Uitrustingswerken van de zeesluis : houten vlotfenders, wegenis bedieningsgebouwen	0,25 miljard
— baggerwerken in de toegangsgeul naar de zeesluis in de huidige voorhaven (1 ^{ste} fase)	0,25 miljard
— Nieuwe oostelijke havendam (1 ^{ste} fase)	0,2 miljard
	2 miljard
1974 :	
— Nieuwe oostelijke havendam (2 ^e fase)	1,65 miljard
— Baggerwerken in de toegangsgeul naar de zeesluis in de huidige voorhaven (2 ^e fase)	0,35 miljard
	2 miljard

B. Calendrier des adjudications.

a) En exécution : travaux adjugés.

1971 :	
— Nouvelle écluse maritime et murs en retour	1,588 milliard
— Nouvelles écluses de décharge pour les canaux de dérivation à Heist et mise sous pertuis desdits canaux.	
	2 milliards

b) Travaux projetés.

1972 :	
— Portes d'écluses. Caissons de fermeture pour chambres de portes, dispositif de mise à sec, vannes	0,5 milliard
— Ponts	0,2 milliard
— Equipement électromécanique de l'écluse maritime (portes-vannes) et des ponts	0,6 milliard
— Mur de quai d'ouest (900 m de long) à l'entrée de l'écluse, côté avant-port (1 ^{re} partie)	0,7 milliard
	2 milliards
1973 :	
— Mur de quai d'ouest (900 m de long) à l'entrée de l'écluse, côté avant-port (2 ^e partie)	0,2 milliard
— Mur de quai d'est (600 m de long) à l'entrée de l'écluse, côté avant-port	0,6 milliard
— Bassin de liaison entre l'écluse et l'arrière-port et poursuite de la mise sous pertuis des canaux de dérivation à l'intérieur des terres	0,5 milliard
— Travaux d'équipement de l'écluse maritime (fenders flottants — voiries — bâtiments de service	0,25 milliard
— Dragages dans le chenal d'accès à l'écluse maritime dans l'avant-port actuel (1 ^{re} phase)	0,25 milliard
— Nouveau môle à l'Est (1 ^{re} phase)	0,2 milliard
	2 milliards
1974 :	
— Nouveau môle à l'Est (2 ^e phase)	1,65 milliard
— Dragages dans le chenal d'accès à l'écluse maritime dans l'avant-port actuel (2 ^e phase)	0,35 milliard
	2 milliards

1975 :	
— Nieuwe oostelijke havendam (3 ^e fase)	0,5 miljard
— Nieuwe westelijke havendam (1 ^{ste} fase)	1,5 miljard
	2 miljard
1976 :	
— Verdiepingsbaggerwerk in de rede, in de Pas van het Zand, ribzand en Scheur;	
— Verdere uitbouw van de havendammen;	
— Verlengen van de strandhoofden ten oosten van de haven.	
	2 miljard
1977 :	
— Idem van 1976	2 miljard
1978 :	
— Voltooing van de havendammen, met de verdere verdiepingsbaggerwerken in de nieuwe voorhaven en in Scheur.	
	2 miljard

5. De haven van Blankenberge.

De haven van Blankenberge heeft hoofdzakelijk een bestemming als yachthaven gekregen en de verdere uitbouw is dan ook uitsluitend op het toerisme gericht.

Op dit ogenblik bedraagt de diepgang bij laag water 1,50 m. Onlangs werd het nieuwe Westerstaketsel in de vaargeul, aanlegvlotter en een werfbank in de toekomst, alsook een steiger en een helling voor het te water laten van yachten voltooid.

Op dit ogenblik zijn nog een ontschepingsinrichting en meervlotter in de toekomst in uitvoering.

Het toeristische belang van de Blankenbergse haven zal aanzienlijk toenemen wanneer de rechtstreekse verbinding van de spuikom met de havengeul zou verwezenlijkt worden.

De spuikom zou dan als yachtdok kunnen uitgebouwd worden. Een nieuw dok zou het wateroppervlak van de yachthaven nog vergroten.

6. De haven van Nieuwpoort.

Op dit ogenblik wordt in de toegangsgeul van de haven van Nieuwpoort een waterdiepte van 2,50 m bij laag water onderhouden. Bij de geplande uitbreidingswerken zal de bestaande functie van vissers- en handelshaven behouden worden, maar zal vooral nadruk gelegd worden op de toekomstige rol van Nieuwpoort als yachthaven.

De kaaimuur op de rechteroever van de havengeul tussen de bestaande kaaimuur en de « Langebrug » is op dit ogenblik in uitvoering; de voltooiing ervan wordt nog in 1972 verwacht. Het grootste gedeelte van deze nieuwe kaaimuur zal voorbehouden worden voor de visserij en voor een klein gedeelte voor handelsdoeleinden. Op lange termijn wordt gedacht aan een verdere stroomafwaartse verlenging van de kaaimuur tot aan het nieuw aan te leggen yachtdok.

1975 :	
— Nouveau môle à l'Est (3 ^e phase)	0,5 milliard
— Nouveau môle à l'Ouest (1 ^{re} phase)	0,5 milliard
	2 milliards
1976 :	
— Dragages d'approfondissement dans la rade, dans la passe du Zand, du Ribzand et du Scheur;	
— Poursuite de la construction des môles;	
— Allongement des jetées à l'Est du port	
	2 milliards
1977 :	
— Idem qu'en 1976	2 milliards
1978 :	
— Parachèvement des môles et achèvement des dragages d'approfondissement dans le nouvel avant-port et le Scheur.	
	2 milliards

5. Le port de Blankenberge.

Le port de Blankenberge est surtout destiné au yachting et son extension future est axée exclusivement sur le tourisme.

Actuellement, il a une profondeur de 1,50 m par marée basse. Récemment ont été terminés les travaux de construction de la nouvelle estacade occidentale dans le chenal, de flotteurs d'amarrage et d'un banc de carénage dans le bassin à marée, ainsi que d'un embarcadère et d'une pente de mise à l'eau de yachts.

Sont encore en voie d'exécution une installation de débarquement et des flotteurs d'amarrage dans le bassin à marée.

L'intérêt touristique du port de Blankenberge est appelé à s'accroître sensiblement, lorsque sera réalisée la liaison directe du bassin de chasse et du chenal.

Le bassin de chasse pourrait alors être aménagé en dock de yachting. L'installation d'un nouveau dock pourrait encore agrandir la surface aquatique du port de yachting.

6. Le port de Nieuport.

Actuellement on entretient dans le chenal d'accès au port de Nieuport une profondeur de 2,50 m par marée basse. Les travaux d'extension projetés prévoient le maintien de la fonction de port de pêche et de commerce, mais le rôle futur de Nieuport comme port de yachting sera accentué.

Le mur de quai sur la rive droite du chenal entre le mur de quai existant et le « Langebrug » est en voie de construction : on escompte son achèvement pour 1972 encore. La majeure partie de ce nouveau mur de quai sera réservée à la pêche, le restant à des fins commerciales. A long terme, on projette le prolongement en aval du mur de quai jusqu'au nouveau dock de yachting à construire.

De voormalige en de geplande uitbreiding op de rechteroever worden voor toeristische infrastructuur voorbehouden.

De aanleg van een insteeddok, bestemd als yachthaven, in de rechteroever van de toegangsgeul is voor de eerstkomende jaren voorzien.

De betrachting is om in de toekomst 2 500 tot 3 000 yachten te kunnen meren in de haven.

7. De haven van Oostende.

De havengeul in de haven van Oostende wordt in principe onderhouden tot een peil van 5,50 m tot 6,50 m onder laag water. Op dit ogenblik is deze diepte niet steeds aanwezig en loopt ze soms terug tot minder dan 5,00 m.

De dokken gelegen achter de sluizen hebben een diepte van 8 m.

Verwacht wordt dat nog dit jaar de havengeulverbreding en het nieuw oosterstaketsel zal voltooid zijn, alsook de nieuwe diepwaterkaai in de voorhaven.

De nieuwe verbindingssluis tussen het Montgomerydok en de Mercatordokken is op dit ogenblik in uitvoering. In de nabije toekomst wordt een geleidelijke verdieping van de havengeulen voorzien.

De haven van Oostende heeft een zeer uiteenlopende bedrijvigheid, die bij de uitbreidings- en verbeteringswerken zo veel mogelijk zal gestimuleerd worden.

Ten behoeve van het personenverkeer, dat in Oostende een zeer voorname plaats inneemt, zullen nieuwe meerplaatsen voor de pakketboten en de carferries van de vaste lijnen Oostende-Dover-Oostende-Harwich aangelegd worden, evenals een derde landingsbrug voor de carferries.

De handelshaven bestaat op dit ogenblik uit het Vlotdok en het Houtdok en zal uitgebreid worden met de in aanbouw zijnde diepwaterkaai. Binnenkort zullen de werken van een nieuwe roll-on roll-off terminal in de voorhaven aangevat worden. In een verre toekomst zou de handelshaven nog aangevuld kunnen worden met een nieuwe zeesluis en handelsdokken in de huidige spuirom.

De visserijhaven, bestaande uit het Vlotdok van de visserijhaven en het Tjisdok, zal voorzien worden van een nieuw dok uitgerust met een droogzettingsinstelling, zodat het dok zal kunnen fungeren als hersteldok.

De aanbesteding van een eerste fase hiervan is nog in het jaar 1972 voorzien. Later zal dan nog het Vlotdok verlengd worden.

De bestaande functie van Oostende als yachthaven (Montgomerydok en het gedeelte van de voorhaven tussen Voorhavenbrug en de Spuisluis) en als militaire basis voor de zee-macht zal behouden blijven. Een verlenging van het zeewendok wordt gepland.

HOOFDSTUK III.

Bespreking.

Er ontspint zich een hele discussie omtrent de problemen die verband houden met de expansie van de Haven van Antwerpen, vooral i.v.m. de linker Scheldeoever.

Een lid omschrijft dan het standpunt, dat eenparig werd aangenomen door de gemeenteraad van Antwerpen. Hierin wordt vooropgezet dat het ondenkbaar zou zijn, moest een formule worden voorgesteld die niet de eenheid van beheer zou waarborgen tussen de haven- en industriecomplexen op beide oevers.

L'extension passée et future sur la rive droite est réservée à l'infrastructure touristique.

La construction d'un dock latéral destiné à servir de port de yachting sur la rive droite du chenal d'accès est prévue pour les années à venir.

Le but visé est de permettre l'amarrage de 2 500 à 3 000 yachts dans le port.

7. Le port d'Ostende.

Le chenal du port d'Ostende est en principe entretenu jusqu'à une profondeur de 5,50 m à 6,50 m au-dessous du niveau de la marée basse. Actuellement cependant, cette profondeur atteint parfois moins de 5 m.

Les docks situés derrière les écluses ont une profondeur d'eau de 8 m.

On espère que l'année en cours verra l'achèvement de l'élargissement du chenal et de la nouvelle estacade est, ainsi que du nouveau quai situé en eau profonde, dans l'avant-port.

La nouvelle écluse de liaison entre le dock Montgomery et les docks Mercator est en voie de construction. L'approfondissement progressif des chenaux du port est prévu pour un proche avenir.

Le port d'Ostende a des activités très diverses, qui seront stimulées au maximum lors des travaux d'extension et d'amélioration.

En ce qui concerne le trafic de voyageurs, qui occupe une place très importante à Ostende, il sera aménagé de nouveaux lieux d'amarrage destinés aux paquebots et aux cars ferries des lignes régulières Ostende-Douvres/Ostende-Harwich, ainsi qu'un troisième pont de débarquement pour les cars ferries.

Le port de commerce qui comprend actuellement le Vlotdok et le Houtdok, sera étendu par la construction d'un quai en eaux profondes en voie de réalisation. Bientôt seront entamés les travaux de construction d'un nouveau terminus roll-on, roll-off, dans l'avant-port. Dans un lointain avenir, le port de commerce pourrait encore être complété par une nouvelle écluse maritime et des docks de commerce dans le bassin de chasse actuel.

Le port de pêche qui comprend le Vlotdok du port de pêche et le Tjisdok sera pourvu d'un nouveau dock, équipé d'une nouvelle installation de carénage, le dock pouvant ainsi faire office de dock de réparation.

La mise en adjudication de la première phase de ces travaux est encore prévue pour l'année 1972. Plus tard, on procédera au prolongement du Vlotdok.

La fonction actuelle d'Ostende comme port de yachting (dock Montgomery et la partie de l'avant-port entre le Voorhavenbrug et le le Spuisluis) et comme base militaire de la force navale sera maintenue. En outre, le prolongement du dock de la marine est projeté.

CHAPITRE III.

Discussion.

Une longue discussion s'en engagée au sujet des problèmes relatifs à l'expansion du port d'Anvers, surtout au sujet de ceux relatifs à la rive gauche de l'Escaut.

Un membre a rappelé la thèse adoptée à l'unanimité par le conseil communal d'Anvers. Aux termes de celles-ci, il serait impensable que soit proposée une formule qui ne garantirait pas l'unité de gestion entre les complexes portuaires et industriels des deux rives.

Derhalve moeten, volgens hetzelfde lid, de betrokken gemeenten worden geannexeerd.

Een ander lid pleit eveneens voor een formule waarbij de eenheid van beheer wordt gevrijwaard. Zulks mag evenwel niet gepaard gaan met de annexatie van de betrokken gemeenten. Hierbij wordt gewezen op de standpunten ingenomen door de provincie Oost-Vlaanderen, door de intercommunale van het Waasland en tal van gemeentebesturen en organisaties.

Een derde lid stelt vast dat de meningen over de opportuniteit van een eventuele annexatie volkomen verdeeld zijn. Alleen met objectief overleg kan een redelijke oplossing worden gevonden.

De Minister van zijn kant neemt voorts nog terzake geen definitief standpunt in. Hij nodig nochtans de vergadering uit, rekening te houden met de voordelen die aan de formule van een « havenschap » verbonden zijn.

1) Zo wijst hij vooreerst op de mogelijkheid, van in een havenschap, de evenredige participatie te bereiken van alle betrokken overheidslichamen, die op dit ogenblik op meerdere plaatsen gevestigd zijn en bijgevolg coördinatiemoeilijkheden ondervinden. Dit is dus in dit geval de Staat, de Provincie, en natuurlijk de Stad Antwerpen die in het verleden de haven heeft beheerd, en alle overige betrokken gemeentebesturen. Toen een der leden de vrees van de Stad Antwerpen vertolkte, dat de Stad, die in heel de geschiedenis deze haven goed beheerd heeft en haar tot ontplooiing heeft gebracht, niet meer de functie zou kunnen bekleden die ze in het verleden altijd met voldoening heeft vervuld, deed de Minister opmerken dat er heel wat formules in de havenschap kunnen ingebouwd worden die aan de stad inderdaad haar belangrijke positie beveiligd.

2) Bovendien trekt de Minister er de aandacht op, dat men om een oordeel te kunnen vellen over de eigenlijk economische functie van een grote haven, deze problematiek macro-economisch dient te bekijken. Zulks is dus te meer waar, daar de functie van de haven in wezen is veranderd. Daar waar zij voorheen eerder een transit-, een verkeers- en een commerciële functie had, wordt zij vandaag een inplantingsgebied voor de nijverheid zelf. Precies deze macro-economische functie duidt op de noodzakelijkheid om bredere instanties dan enkel een bepaalde stad in het havenbeleid te betrekken.

3) De Minister trekt er eveneens de aandacht op, dat de formule van een havenschap, de mogelijkheid biedt om verschillende adviescommissies op te richten die soepele contacten met de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappijen en met de gewestelijke economische raden zouden kunnen tot stand brengen. Vertegenwoordigers van de havenschap, de GOM en de GER kunnen hierin zetelen. Tegelijkertijd maken deze commissies het mogelijk de werkgevers en de werknemersorganisaties, bij deze werking te betrekken. Dit geheel is in ieder geval een vrij soepel economisch instrument om een haven te beheren.

4) De Minister wijst erop dat de formule van havenschap het mogelijk maakt een eigen boekhoudkundig beleid uit te stippelen, dat economisch doorzichtig is.

Door het feit dat de boekhouding in dit geval afzonderlijk wordt uitgewerkt, ontstaat de mogelijkheid om de economische problematiek volledig te doorlichten; zulks is heel wat moeilijker als de boekhouding van het havenbeheer wordt doorkruist door allerlei gemeentelijke en andere reglementeringen die een vervalst beeld als dusdanig scheppen.

En consequent, il faudrait, selon le même membre, annexer les communes en question.

Un autre membre s'est également prononcé pour une formule préservant l'unité de gestion. Elle ne pourrait cependant pas impliquer une annexion des communes en cause. A cet égard, il a mis l'accent sur les points de vues adoptés par la province de Flandre orientale, l'Intercommunale du pays de Waas et de nombreuses organisations et administrations communales.

Un troisième membre a constaté que les avis au sujet de l'opportunité d'une annexion éventuelle sont diamétralement opposés. Seule une concertation objective peut aboutir à une solution raisonnable.

Le Ministre n'a, pour sa part, pas encore pris définitivement position en la matière. Il a invité la Commission à réfléchir à un certain nombre d'avantages liés à la formule d'une « havenschap » (autorité portuaire autonome).

1) C'est ainsi qu'il a attiré tout d'abord l'attention sur la possibilité d'en arriver par cette formule à une participation proportionnelle de toutes les instances publiques concernées qui ont en ce moment leur siège en divers endroits et éprouvent en conséquence des difficultés de coordination. Dans ce cas, il s'agit donc de l'Etat, de la province et évidemment de la ville d'Anvers qui a géré le port dans le passé, ainsi que de toutes les autres administrations communales concernées. Lorsqu'un des membres a fait valoir la crainte qu'éprouve la ville d'Anvers que celle-ci — qui a bien géré ce port tout au long de l'histoire et l'a mené à son épanouissement — ne pourrait plus exercer la fonction qu'elle a toujours convenablement assumée dans le passé, le Ministre a fait remarquer que le principe de l'autorité portuaire autonome permet bon nombre de formules qui préserveront en effet la position importante qu'occupe la ville.

2) Le Ministre a en outre attiré l'attention sur le fait que, pour pouvoir émettre un jugement au sujet de la véritable fonction économique d'un grand port, il faut considérer les problèmes d'un point de vue macro-économique. Cela est d'autant plus vrai que l'essence de la fonction du port a changé. Alors qu'auparavant il jouait surtout un rôle dans le domaine du transit, de la circulation et du commerce, il devient aujourd'hui un terrain d'implantation pour l'industrie elle-même. Et c'est précisément cette fonction macro-économique qui mène à la conclusion qu'il est nécessaire d'associer d'autres instances qu'une ville déterminée à la gestion du port.

3) Le Ministre a également souligné que la formule d'une autorité portuaire autonome permet la création de plusieurs commissions consultatives dont la fonction serait d'établir des contacts souples avec les sociétés de développement régional et les conseils économiques régionaux. Des représentants de l'autorité portuaire autonome, des S.D.R. et des C.E.R. pourraient y siéger. En même temps, ces commissions permettraient d'associer les organisations des employeurs et des travailleurs à ces travaux. L'ensemble constituerait de toute façon un instrument économique assez souple pour la gestion d'un port.

4) Le Ministre a attiré l'attention sur le fait que la formule de l'autorité portuaire autonome permet l'élaboration d'une gestion comptable propre qui est tout à fait claire d'un point de vue économique.

Le fait que la comptabilité est élaborée séparément dans ce cas permet de « radiographier » l'ensemble des problèmes économiques; ceci est beaucoup plus difficile lorsque la comptabilité de l'administration du port doit tenir compte de toutes sortes de réglementations communales et autres qui donnent lieu à une image faussée.

De Minister onderstreept nochtans dat dit zijn persoonlijke visie is en dat hij enkel op dit ogenblik de commissie uitnodigt om dit te overwegen.

5) Tenslotte vestigt de Minister er de aandacht op dat in zijn opvatting de zittingen van de Raad van Beheer van het havenschap publiek moeten gehouden worden, zoals een gemeenteraad. Men mag dus niet denken dat de beslissingen in besloten kring zullen gebeuren. De leden van de Raad van Beheer die aldaar zetelen op grond van een gemeentelijk mandaat zullen dus tweemaal onderworpen worden aan de democratische controle : eenmaal tijdens die openbare zittingen van de Raad van Beheer van het Havenschap, een tweede maal tijdens de zittingen van de gemeenteraad van de gemeente waarvan zij een mandaat bekleden. Deze dubbele controle zal tot gevolg hebben dat deze personen slechts een houding zullen kunnen aannemen die wel degelijk strookt met de belangen van de gemeente die zij vertegenwoordigen en met deze van het Havenschap.

De Minister is van oordeel dat in de praktijk er dus weinig verschil zal zijn tussen de formule Havenbeheer = Stadsbeheer, en de door hem voorgestelde formule.

— Door een lid wordt de aandacht getrokken op de financieringsmoeilijkheden die de intercommunale van het Waasland ondervindt bij het aanwerven van de nodige gronden. In dit opzicht zouden de definitieve tracés tijdig dienen gekend te worden. Hieraan zou ook voldoende publiekheid moeten worden gegeven.

— Men stelt de vraag waar het zoet-water in de nieuwe dokken vandaan zal komen. Er blijken voldoende zoet-waterreserves aanwezig te zijn in het bekken van St-Niklaas, voor zover men het heeft over industrieel water. De dokken zelf in de toekomst met zoetwater vullen is natuurlijk iets anders. Daartoe zouden reusachtige hoeveelheden zoetwater nodig zijn, die vooreerst niet te vinden zijn, en die voorts nutteloos zouden verspild zijn voor een dergelijk doel. Zo komt het dat de toekomstige dokken eenvoudig met brakwater uit de Schelde zullen gevuld en op peil gehouden worden.

— Een lid trekt er de aandacht op dat de onteigeningen op een sociaal verantwoorde wijze dienen te gebeuren.

Er wordt hierbij gepleit voor een doorgedreven sociale begeleiding, vooral in de sector van de landbouw.

De Minister antwoordt hierop dat ter zake reeds schikkingen zijn getroffen.

— Een lid stelt een vraag over het tijdschema dat met Nederland werd afgesproken voor het rechte trekken van de bocht van Bath. Welke zijn bovendien de eisen die door Nederland werden gesteld? Hoe zal de zuivering van het Scheldewater evolueren? Hoe zal men terzake een objectieve controle mogelijk maken?

Door de Minister wordt hierop geantwoord :

Die verbetering zal in drie fasen gebeuren :

1° Eerst een lichte verbetering van de kwaliteit van het water. Die fase zal lopen tot eind 1973 - begin 1974; op dat ogenblik zullen sommige zuiveringsstations werken.

2° Tijdens de tweede fase wordt een aanzienlijke verbetering van de kwaliteit beoogd; daartoe zijn vier jaar nodig, d.w.z. tot eind 1977;

3° Tenslotte zal na 15 jaar de hele rivier gezuiverd kunnen zijn.

Le Ministre a cependant souligné qu'il s'agit ici de son point de vue personnel et qu'en ce moment il invite simplement la commission à réfléchir à ce problème.

5) Pour terminer, le Ministre a attiré l'attention sur le fait que, selon lui, les réunions du conseil de gestion de l'autorité portuaire autonome doivent être publiques tel que cela est le cas pour les réunions d'un conseil communal. On ne peut donc pas penser que les décisions seront prises en petit comité. Les membres du conseil de gestion qui occupent cette fonction en raison de l'exercice d'un mandat communal, seront donc soumis deux fois à un contrôle démocratique : une première fois lors des séances publiques du conseil de gestion de l'administration portuaire autonome, une seconde fois lors des séances du conseil communal où ils exercent un mandat. Ce double contrôle aura comme conséquence que ces personnes ne pourront qu'adopter une attitude qui est conforme aux intérêts de la commune qu'ils représentent et à ceux de l'autorité portuaire autonome.

Le Ministre a estimé qu'en pratique il y aura donc peu de différence entre la formule selon laquelle la gestion portuaire équivaut à une gestion par la ville et la formule qu'il a préconisée.

— Un membre a attiré l'attention sur les difficultés de financement rencontrées dans l'acquisition des terrains nécessaires par l'Intercommunale du pays de Waas. A cet égard, il faudrait que les tracés définitifs soient connus en temps voulu. Ils devraient également faire l'objet d'une publicité suffisante.

— La question a été posée de savoir d'où proviendra l'eau douce des nouveaux docks. Il paraît qu'il y a des réserves suffisantes d'eau douce dans le bassin de St-Nicolas, pour autant qu'il s'agisse d'eau à des fins industrielles. Remplir à l'avenir les docks mêmes d'eau douce est évidemment un autre problème. Cela nécessiterait d'énormes quantités d'eau douce, qui seraient tout d'abord introuvables et qui, utilisées à cette fin, seraient gaspillées. C'est pour ces raisons que les futurs docks seront tout simplement remplis d'eau saumâtre en provenance de l'Escaut; cette eau servira également à maintenir le niveau.

— Un membre a attiré l'attention sur le fait que les expropriations devraient s'effectuer d'une façon se justifiant socialement.

A cette occasion il a été plaidé en faveur d'une guidance sociale poussée, surtout dans le secteur de l'agriculture.

Le Ministre a répondu que des mesures ont déjà été prises en la matière.

— Un membre a posé une question concernant le calendrier convenu avec les Pays-Bas pour la rectification du coude de Bath. Quelles sont, en outre, les conditions exigées par les Pays-Bas? Comment évoluera l'épuration des eaux de l'Escaut? Comment organisera-t-on un contrôle objectif sur ce point.

Le Ministre a répondu que cette amélioration se fera en trois phases :

1° tout d'abord une légère amélioration de la qualité des eaux. Cette phase se terminera à la fin de 1973 ou au début de 1974 et certaines stations d'épuration pourront alors fonctionner;

2° la deuxième phase a pour but d'améliorer fortement la qualité : 4 ans sont prévus pour cela, ce qui nous mène à la fin de l'année 1977;

3° enfin, après 15 ans, tout le fleuve pourra être épuré.

De Minister verstrekt dan uitleg over de wijze waarop metingen zullen gebeuren, zoals dit met Nederland werd overeengekomen.

De werken die overeenkomen met de eerste en de tweede fase voor de zuivering van het Scheldewater zullen gelijktijdig verlopen met de werken nodig voor het rechttrekken van de bocht van Bath. Aan elke fase van deze werken is een graad van zuiverheid van het Scheldewater verbonden. Wij hebben ons zelf deze verplichting opgelegd, aldus de Minister, want het vraagstuk van de zuiverheid van het Scheldewater moet een definitieve oplossing krijgen, met of zonder bochtafsnijding van Bath. Het zuiveren van al onze wateren is een imperatief dat zich opdringt, alleen reeds in ons eigen belang.

— Een lid stelt een vraag betreffende de particuliere investeringen inzake waterzuivering.

Vanwege de privé sector zijn de laatste tijd in overleg met het stadsbestuur van Antwerpen, heel wat inspanningen gedaan.

Zullen deze bedrijven zich niet gediscrimineerd voelen t.o.v. degenen die van de nieuwe investeringen (2 miljard per jaar) zullen genieten?

De Minister antwoordt hierop dat deze twee miljard frank bestemd zijn voor investeringen van overheidswege.

De privé-nijverheid zal zich trouwens moeten blijven inspannen.

Volgens de Minister is er geen gevaar voor discriminatie, aangezien alle bedrijven ertoe gehouden zijn de vervuiling van het water te bestrijden. Dit geldt voor iedereen.

— Door een lid worden tenslotte inlichtingen gevraagd in verband met de « S. A. Bruxelles Terminal Brussel N. V. ».

Door de Minister wordt hierop als volgt geantwoord :

De « S. A. Bruxelles Terminal Brussel N. V. » werd gevormd door een meerderheidsparticipatie van de N. V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel enerzijds, en door een participatie van de N. V. Edmond Depaire te Antwerpen anderzijds, waarin de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen de meerderheid van de aandelen bezit. Zij heeft ten doel het verrichten van alle eindwerkzaamheden in verband met het goederenvervoer, met name de behandeling en bijbehorende verrichtingen met betrekking tot het laden en lossen, het in depot plaatsen, het opslaan en het beheer van voorraden voor derden in het station « Turn en Taxis », in de depots en het wegstation toebehorende aan de N. V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel.

De Raad van beheer van de N. V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel beschikt over de ruimste macht inzake beheer en exploitatie van de haven te Brussel. Hij mag alle verrichtingen doen, die verband houden met het hoofddoel van deze instelling van openbaar nut. Het staat vast dat, in het kader van haar statuten, de Vennootschap van het Zeekanaal heeft mogen deelnemen aan het stichten van een vennootschap die de terminale activiteiten behartigt, meer bepaald de behandelingen, overladingen, lossingen, stapeling en transporten.

De voogdijmacht die de Minister uitoefent over deze instelling van openbaar nut mag hem er niet toe aanzetten een veto te stellen tegen een initiatief dat de belangen van de haven en van de bediende streek doelmatig bevordert. De Minister heeft dan ook integendeel de N. V. Zeekanaal gefeliciteerd met dit initiatief.

Het is overigens om dezelfde reden dat de ratificatie van de beslissing van de N. V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel opgenomen werd in de wet houdende machtiging tot regularisatie, verhoging en vermindering van sommige voor het begrotingsjaar 1971 uitgetrokken kredieten, zomede toekenning van bijkredieten voor de uitgaven met betrekking tot 1970 en de vorige dienstjaren.

Le Ministre a expliqué ensuite de quelle façon auront lieu les mesurages prévus de commun accord avec les Pays-Bas.

Les travaux qui correspondent à la première et à la deuxième phase de l'épuration des eaux de l'Escaut se dérouleront en même temps que les travaux requis pour la rectification du coude de Bath. A chaque phase de ces travaux est rattaché un degré de pureté des eaux de l'Escaut. Le Ministre a précisé que nous nous sommes imposé cette obligation nous-mêmes, car le problème de la pureté des eaux de l'Escaut, doit un jour être définitivement résolu, avec ou sans rectification du coude de Bath. L'épuration de toutes nos eaux est un impératif qui s'impose déjà dans notre seul intérêt.

— Un membre a posé une question concernant les investissements privés pour l'épuration des eaux.

Du côté du secteur privé, de sérieux efforts ont été fournis récemment, de commun accord avec l'administration de la ville d'Anvers.

Ces entreprises n'auront-elles pas l'impression d'être victimes d'une discrimination par rapport à celles qui bénéficieront des investissements nouveaux (2 milliards par an) ?

A cela le Ministre a répondu que ces 2 milliards sont destinés aux investissements publics.

L'industrie privée devra d'ailleurs continuer à fournir des efforts.

Selon le Ministre, il n'y a aucun risque de discrimination, toutes les entreprises étant tenues de lutter contre la pollution des eaux. C'est une règle générale.

— Enfin, un membre a demandé des explications au sujet de la « S. A. Bruxelles Terminal Brussel N. V. ».

Le Ministre a fourni la réponse que voici :

La « S. A. Bruxelles Terminal Brussel N. V. » a été constituée, d'une part, par une participation majoritaire de la S. A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles et, d'autre part, par une participation de la S. A. Edmond Depaire, d'Anvers; la Société nationale des Chemins de fer belges possède la majorité des actions de cette dernière société. La « S. A. Bruxelles Terminal Brussel N. V. » a pour objet l'exécution de toutes les activités terminales afférentes au chargement et au déchargement, à la mise en dépôt, à l'entreposage et à la gestion de stocks pour le compte de tiers à la gare « Tour et Taxis », aux dépôts et à la gare routière appartenant à la S. A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles.

Le conseil d'administration de la S. A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles dispose des pouvoirs les plus étendus en ce qui concerne la gestion et l'exploitation du port de Bruxelles. Il peut effectuer toutes les opérations en rapport avec l'objet principal de cet établissement d'intérêt public. Il est certain que, dans le cadre de ses statuts, la Société du Canal et des Installations était fondée à participer à la création d'une société s'occupant des activités terminales et, plus particulièrement, de la manutention, du transbordement, du déchargement, de l'entreposage et des transports.

Le pouvoir de tutelle exercé par le Ministre sur cet établissement d'intérêt public ne peut certainement pas inciter ce dernier à opposer un veto à une initiative qui est favorable aux intérêts du port et de la région qu'il dessert. Le Ministre a, au contraire, félicité la S. A. du Canal et des Installations maritimes pour son initiative.

C'est d'ailleurs pour la même raison que la ratification de la décision prise par la S. A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles a été reprise dans la loi portant autorisation de régularisations, de majoration et de réduction de certains crédits inscrits pour l'année budgétaire 1971 ainsi qu'octroi de crédits supplémentaires pour les dépenses ayant trait à 1970 et aux services antérieurs.

In het desbetreffende verslag dat werd uitgebracht namens de Kamercommissie voor Financiën kan men hierover meer uitleg vinden.

— Een lid vraagt hoever het staat met het vroeger besproken en aanvaard tienjarenplan voor de uitbouw van de haven van Oostende.

De Minister verklaart dat hij zich enkele jaren geleden tijdens een vergadering met burgemeester en schepenen in principe akkoord verklaard heeft met het expansieplan voor de haven van Oostende. Wegens de omvang van de voorziene werken is het moeilijk het tijdschema voor de uitvoering ervan op 10 jaar te bepalen. Dit neemt niet weg dat ondertussen reeds een en ander werd verwezenlijkt, onder meer het nieuw Oosterstakersel met verbreding van de havengeul, de tweede aanlegplaats voor car-ferries en de vernieuwing van de diepwaterkaai.

Andere belangrijke werken zijn in uitvoering, zoals de nieuwe verbindingssluis tussen het Montgomery- en het Mercatordok, en een eerste fase van de verbreding van het kanaal tussen Sas-Slijkens en Plassendale.

Andere niet voorziene werken worden ook uitgevoerd, met name de vernieuwing van de scheepshellings.

Voort worden nog andere kleinere werken in de stadshaven uitgevoerd en worden nieuwe kranen geleverd.

Het destijds vastgestelde globale plan zal in de komende jaren uitgewerkt worden volgens een orde van prioriteit welke destijds werd vastgelegd. In de nabije toekomst betekent dit de uitbreiding van het vissersdijk, werk dat in drie fasen moet uitgevoerd worden. Uiteindelijk wordt de vergroting van de handelshaven van Oostende ook beoogd.

Hierbij kan verwezen worden naar het overzicht van de uitbreidingsplannen van de kust- en zeeluisen.

— Een lid wijst op de dringende behoefte van « roll-on roll-off »-installaties in de haven van Oostende.

Er is een bijzonder cliënteel voor schepen van 22 voet diepgang aan de diepwaterkaai.

Volgens dat lid is het absoluut noodzakelijk dat die werken op het einde van dit jaar zouden begonnen worden. Hierdoor zouden bepaalde zeevaartlijnen verzekerd zijn, vooral voor de bevoorrading van de Engelse legereenheden op het vaste land.

Door de Minister wordt hierop geantwoord, dat aan het dossier van de roll-on roll-off installatie in de haven van Oostende verder gewerkt wordt. De nodige contacten, om tot een uiteindelijk besluit te komen, werden reeds genomen met het Ministerie van Verkeerswezen teneinde na te gaan of hier geen nadelige invloed van uitgaat t.a.v. de bestaande diensten van de Regie voor Maritiem Transport (R. M. T.), alsook met de betrokken Engelse instanties. Een akkoord, zelfs op bepaalde modaliteiten van de financiering, zal vrij gemakkelijk worden bereikt. Een spoedige oplossing is dus in het vooruitzicht.

— Een ander lid merkt op dat in de begroting blijkbaar geen krediet is uitgetrokken voor het bouwen van een vaste brug te Dendermonde over de Schelde.

Dit werk is nochtans hoogst dringend.

— De bestaande brug kan in de zomerperiode dikwijls niet meer opgehaald worden;

— Er is thans een enorme trafiek over deze brug. Per dag wordt de brug een tiental keren opgehaald. Er vormen zich dan enorme slierten van wagens. In 1968 werd het verkeer gedurende 251 uren stilgelegd.

Deze brug zou moeten dienen voor het intercommunaal verkeer, daar later ten oosten en ten westen van de stad toch bruggen moeten worden gebouwd voor het doorgaand verkeer.

De Minister antwoordt hierop dat het probleem hem wel bekend is. Hij wijst hierbij op het feit dat de brug te Appels in het begin van dit jaar reeds werd aanbesteed. Voor wat

Le rapport fait en la matière au nom de la Commission des Finances de la Chambre fournit de plus amples précisions sur ce point.

— Un membre a demandé où en est le plan décennal de développement du port d'Ostende, plan qui fut jadis discuté et adopté.

Le Ministre a déclaré qu'il y a quelques années il a marqué, au cours d'une réunion avec le bourgmestre et les échevins, son accord de principe sur le plan d'expansion du port d'Ostende. L'envergure des travaux prévus permet difficilement de fixer leur délai d'exécution à 10 ans. Il n'empêche qu'entre-temps plusieurs réalisations ont vu le jour, comme la nouvelle estacade Est, l'élargissement du chenal du port, le nouveau débarcadère pour car-ferries et le renouvellement du quai en eau profonde.

D'autres travaux importants sont en cours d'exécution, tels que la nouvelle écluse de raccordement entre le bassin Montgomery et le bassin Mercator, ainsi que la première phase de l'élargissement du canal entre Sas-Slijkens et Plassendale.

D'autres travaux non prévus ont été exécutés, notamment le renouvellement de la cale de carénage, sans oublier d'autres petits travaux au port de la ville ainsi que la fourniture de nouvelles grues.

Le plan global établi jadis sera exécuté au cours des années à venir, dans l'ordre des priorités fixé à l'époque. Dans un proche avenir cela implique l'extension du bassin de pêche, travail devant être exécuté en trois phases. Enfin, l'extension du port commercial d'Ostende est également envisagée.

A cet égard, il y a lieu de renvoyer à l'aperçu des plans d'extension des ports côtiers et maritimes.

— Un membre a souligné la nécessité croissante d'installations « roll-on roll-off » au port d'Ostende.

Les bateaux de 22 pieds de tirant amarrés au quai en eau profonde ont leur clientèle propre.

Selon le membre, il est absolument nécessaire que les travaux soient entamés à la fin de cette année. Cela permettrait d'assurer certaines lignes maritimes, surtout pour l'approvisionnement des unités de l'armée anglaise sur le continent.

Le Ministre a répondu que le dossier de l'installation « roll-on roll-off » du port d'Ostende suit son cours. Les contacts requis pour aboutir à une décision finale ont déjà été pris avec le Ministère des Communications ainsi qu'avec les instances britanniques intéressées. Les contacts avec le Ministère des Communications doivent permettre d'établir si l'installation ne nuira pas aux services de la Régie des Transports maritimes (R. T. M.). Un accord, même sur certaines modalités de financement, sera assez facilement conclu. Une solution rapide peut donc être attendue.

— Un membre a fait observer que le budget ne prévoit apparemment aucun crédit pour la construction d'un pont fixe sur l'Escaut, à Termonde.

Cet ouvrage est cependant de la plus haute urgence.

En effet, le pont existant ne peut souvent plus être levé en période d'été.

Par ailleurs, un trafic considérable emprunte actuellement ce pont. Il est levé une dizaine de fois par jour. D'énormes files de voitures se forment alors. En 1968, la circulation a été immobilisée pendant 251 heures.

Ce pont devrait servir pour le trafic intercommunal, étant donné qu'ultérieurement il faudra, de toute façon, construire des ponts à l'est et à l'ouest de la ville pour le trafic de transit.

Le Ministre a répondu qu'il a fort bien connaissance du problème. Il a rappelé que le pont d'Appels a été adjugé dès le début de cette année. En ce qui concerne le pont de

betreft de brug over de Schelde te Dendermonde, antwoordt de Minister dat zij opgenomen is in het urgentieprogramma. De Minister verklaart al het mogelijke te doen teneinde de aanbesteding van deze brug nog dit jaar te kunnen laten doorgaan, mits beding dat de kredieten voor deze brug nog zullen ingeschreven worden op de begroting van 1973.

— Een lid snijdt het probleem aan van de « stop van Loozen » op het kanaal Bocholt-Loozen.

Meer uitleg wordt gevraagd over de inzichten van de Nederlandse regering in verband met het kanaalnet dat hierop aansluit op Nederlands grondgebied.

De Minister antwoordt hierop het volgende :

De opheffing van de « Stop van Loozen » heeft een internationaal karakter.

Van Belgische zijde is men van oordeel dat het vervangen van de sluisen n^{os} 17 en 18 op het kanaal Bocholt-Loozen door één enkele sluis van ten minste 600 ton (afmetingen 7,50 × 55,00 en 4,80 m verval) slechts zin heeft nadat op Nederlands grondgebied het kanaalnet zal aangepast zijn voor de vaart van 600 ton schepen met 2,50 m diepgang. Op technisch vlak zijn er geen ingewikkelde problemen. Het is echter voorbarig nu reeds te voorzien in de afmetingen van een 1 350 ton sluis. Niettemin dient naast de nieuw te bouwen 600 ton sluis de nodige ruimte te worden gereserveerd om in de toekomst de bouw van een sluis met grotere afmetingen toe te laten.

De opheffing van de « Stop van Loozen » wordt gezien als een schakel in de geplande of in uitvoering zijnde moderniseringswerken in de Oost-westelijke waterwegverbinding; maar de vaart met 1 350 ton schepen van Antwerpen over Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt - Nederweert en Wessem naar de Rijn langs het ontworpen Maas-Rijnkanaal zal slechts kunnen geschieden nadat, én op Nederlands, én op Belgisch grondgebied, alle kunstwerken en kanaalvakken zullen gemoderniseerd en aangepast zijn voor die vaart.

Het probleem van Loozen wordt niet uit het oog verloren wat de vaart met 600 ton schepen betreft in de onmiddellijke toekomst; men moet evenwel aanvaarden dat het probleem van de vaart met 1 350 tonschepen van minder dringende aard is op een ogenblik, dat alle krachten geconcentreerd worden op de infrastructuur en de verbeteringswerken aan de kanalen en waterwegen met een zeer groot trafik en die van hoge economische waarde zijn voor de gemeenschap.

— Men stelt de vraag wat de vooruitzichten zijn inzake de verbredingswerken van het kanaal Bocholt-Herentals ?

De Minister antwoordt hierop als volgt :

Het kanaal Bocholt-Herentals is over de ganse lengte toegankelijk voor schepen van 600 ton.

Het kan onderverdeeld worden in twee grote vakken nl. Bocholt-Dessel en Dessel-Herentals en kan in het geheel van het waterwegennet worden aangezien als een schakel in het toekomstig traject Antwerpen-Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt-Nederweert-Wessem en verder naar de Rijn.

Het ligt in de bedoeling over dit traject schepen van 1 350 ton toe te laten; daartoe zal een uitgebreid en gedetailleerd programma worden opgesteld, waarbij de kosten over verscheidene jaren zullen gespreid worden.

In het vooruitzicht van deze moderniseringswerken werden op het kanaal Kwaadmechelen-Dessel reeds sedert ettelijke jaren verbredingswerken uitgevoerd. Het is slechts nadat deze werken zullen voltooid zijn dat een aanvang

l'Escaut à Termonde, le Ministre a précisé que sa construction figure au programme d'urgence. Le Ministre a déclaré qu'il mettra tout en œuvre afin que l'adjudication relative à ce pont ait lieu cette année encore, à condition que les crédits y afférents soient inscrits au budget pour 1973.

— Un membre a soulevé le problème du « bouchon de Loozen » sur le canal Bocholt-Loozen.

Il a demandé davantage d'informations sur les intentions du Gouvernement néerlandais en ce qui concerne le réseau de canaux qui, en territoire néerlandais, sont en liaison avec ce bouchon.

A cela, le Ministre a répondu ce qui suit :

La suppression du « bouchon de Loozen » revêt un caractère international.

Du côté belge, on estime que le remplacement des écluses n^{os} 17 et 18, sur le canal Bocholt-Loozen, par une écluse unique d'au moins 600 tonnes (dimensions : 7,50 × 55,00 et 4,80 mètres de chute) n'aura de sens que lorsque le réseau de canaux en territoire néerlandais aura été aménagé pour la navigation de bateaux de 600 tonnes et de 2,50 mètres de tirant d'eau. Il n'y a pas de difficultés sur le plan technique. Il est toutefois prématuré de prévoir, dès à présent, la construction d'une écluse de 1 350 tonnes, mais il est recommandé de réserver, à côté de la future écluse de 600 tonnes, l'espace nécessaire pour permettre de construire ultérieurement une écluse de dimensions plus grandes.

La suppression du « bouchon de Loozen » est considéré comme un maillon dans l'ensemble des travaux de modernisation projetés ou en cours de réalisation dans la liaison Est-Ouest par voies navigables; mais les bateaux de 1 350 tonnes ne pourront naviguer d'Anvers au Rhin, en passant par Kwaadmechelen, Dessel, Bocholt, Nederweert et Wessem par le canal Meuse-Rhin projeté, qu'après la modernisation et l'adaptation à cette navigation, à la fois en territoire néerlandais et en territoire belge, de tous les ouvrages d'art et des sections de canaux.

Le problème de Loozen n'est pas perdu de vue pour ce qui est de la navigation de bateaux de 600 tonnes dans un avenir immédiat; mais il faut admettre que le problème de la navigation par bateaux de 1 350 tonnes est moins urgent pour le moment et que tous les efforts sont concentrés sur les travaux d'infrastructure et d'amélioration des canaux et des voies navigables à très grand trafic et présentant une grande valeur économique pour la communauté.

— Un membre a demandé quelles sont les perspectives en ce qui concerne les travaux d'élargissement du canal Bocholt-Herentals.

Le Ministre a répondu ce qui suit :

Le canal Bocholt-Herentals est accessible, sur toute sa longueur, aux bateaux de 600 tonnes.

Il peut être subdivisé en deux grandes sections, à savoir Bocholt-Dessel et Dessel-Herentals, et être considéré, dans l'ensemble du réseau des voies navigables, comme un maillon du futur trajet Anvers-Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt-Nederweert-Wessem vers le Rhin.

L'intention est de rendre ce trajet accessible aux bateaux de 1 350 tonnes; à cet effet, un vaste programme détaillé sera élaboré, le coût en étant étalé sur plusieurs années.

En prévision de ces travaux de modernisation, des travaux d'élargissement du canal Kwaadmechelen-Dessel sont en cours d'exécution depuis de nombreuses années. Ce ne sera qu'après l'achèvement de ces travaux qu'il sera possi-

zal kunnen worden gemaakt met de modernisering van het vak Dessel-Bocholt waarin zeer ingewikkelde kunswerken (mogelijk een scheepslift) zullen voorkomen.

Op het laatste ontwerp van vijfjarenplan 1973-1977 worden de eerste kredieten voor de werken aan het kanaal Bocholt-Herentals voorzien tegen 1976.

— Een lid wenst uitleg te krijgen over de bevaarbaarheid van het Kanaal Ooigem-Roeselare voor schepen van minimum 1 350 ton.

Verleden jaar, bij een bespreking met het Verbond der Nijverheid van deze streek werden de kredieten tot verbreding van het Kanaal — die oorspronkelijk gespreid werden over vijf jaar — heringedeeld, zodat de bevaarbaarheid van het kanaal voor schepen van 1 350 ton tot Izegem (sas te Kachtem) in uitzicht werd gesteld tegen einde 1973.

Graag had het lid vernomen :

- a) welke de stand van de werken is;
- b) wat de vooruitzichten zijn voor de uitvoering van deze verbreding en de overbruggingen.

De Minister verstrekt dienaangaande volgende inlichtingen :

a) Volgende werken zijn in uitvoering :

1. Sluis te Ooigem : het einde van de werken kan verwacht worden medio 1973.

2. Verbeteringswerken Ingelmunster-Ooigem, 1^e schijf : einde werken medio 1973.

3. Herbouwen van de Zwaantjesbrug : tegen juni 1972 zullen de werken waarschijnlijk beëindigd zijn.

4. Herbouwen van de Wanteburg : einde der werken : juni 1972.

b) Volgende werken zijn of zullen eerstdaags aanbesteed worden :

1. Electromechanische uitrusting + pompstation : mei 1972.

2. Verbeteringswerken Ingelmunster-Ooigem : mei 1972.

3. Verbindingswerken sluis met Leie : zij zullen bij wijze van verrekening worden gevoegd bij de werken van de sluis.

c) Vooruitzichten van volgende werken :

1. Te Izegem.

2. Tussen Izegem en Ingelmunster.

3. De spoorbrug te Oostrozebeke.

Voor deze werken zijn de kredieten voor de onteigeningen beschikbaar.

De ontwerpen zijn klaar voor 1) en 2). Voor 3) werd fel aangedrongen bij de N. M. B. S..

Alvorens de werken kunnen worden aangevangen, moeten echter de terreinen worden onteigend. Hiervoor wordt voortdurend aangedrongen bij het aankoopcomité. Een vaste datum werd evenwel nog niet bepaald.

Het is dus voorbarig een vaste einddatum in het vooruitzicht te willen stellen. Uit het voorgaande blijkt echter de vaste wil om de werken in een minimum van tijd te verwezenlijken.

ble d'entamer la modernisation de la section Dessel-Bocholt, où il faudra construire des ouvrages d'art très complexes (peut-être même un ascenseur).

Le dernier projet de plan quinquennal 1973-1977 prévoit, pour 1976, les premiers crédits destinés aux travaux du canal Bocholt-Herentals.

— Un membre a demandé plus de détails sur l'accessibilité du canal Ooigem-Roulers aux bateaux de 1 350 tonnes au moins.

L'année dernière, lors de négociations avec la Fédération des Industries de cette région, les crédits destinés à l'élargissement du canal, initialement étalés sur cinq ans, ont fait l'objet d'une nouvelle répartition, de sorte que le canal sera accessible aux bateaux de 1 350 tonnes jusqu'à Izegem (sas de Kachtem) vers la fin de 1973.

Le même membre aimerait savoir :

- a) quel est l'état d'avancement des travaux;
- b) quelles sont les perspectives concernant la réalisation de cet élargissement et la construction des ponts.

Le Ministre a donné à ce sujet les précisions suivantes :

a) Les travaux suivants sont en cours de réalisation :

1. écluse d'Ooigem : la fin des travaux peut être escomptée pour le milieu de l'année 1973;

2. travaux d'amélioration Ingelmunster-Ooigem, 1^{re} tranche : fin des travaux vers le milieu de l'année 1973;

3. reconstruction du « Zwaantjesbrug » : les travaux seront vraisemblablement terminés au mois de juin 1972;

4. reconstruction du « Wanteburg » : fin des travaux au mois de juin 1972.

b) Les travaux suivants ont été mis en adjudication ou le seront prochainement :

1. équipement électromécanique + station de pompage : mai 1972;

2. travaux d'amélioration Ingelmunster-Ooigem : mai 1972;

3. travaux de liaison de l'écluse de la Lys : seront joints à titre de compensation aux travaux de l'écluse.

c) Sont prévus les travaux suivants :

1. à Izegem;

2. entre Izegem et Ingelmunster;

3. le pont ferroviaire d'Oostrozebeke.

Les crédits pour les expropriations sont disponibles pour ces travaux.

Les projets sont prêts pour les travaux repris en 1 et 2. Pour le pont figurant en 3, il a fortement été insisté auprès de la S. N. C. B.

Avant que les travaux ne puissent commencer, il y a lieu d'exproprier les terrains. A cette fin, il est constamment insisté auprès du comité d'acquisitions, mais aucune date ferme n'a été fixée jusqu'à présent.

Il est donc prématuré de prévoir une date précise de fin des travaux. Mais il ressort de ce qui précède que le département a la ferme volonté de réaliser les travaux en un minimum de temps.

De leden van de Commissie namen ook kennis van de problemen aan de Oostkust. Sommigen vragen een weg en spoorwegtunnel in de Koninklijke Baan. Hierover had een ruime gedachtenwisseling plaats.

De Minister antwoordt :

1) Wat de gewone weg betreft, zal aan de nieuwe brug te Zeebrugge de continuïteit van het verkeer op de Koninklijke Baan verzekerd worden door twee bruggen met elk twee rijstroken op elk van de twee hoofden van de sluis.

De verkeerscapaciteit van de kustweg zal dus zonder enige vermindering behouden blijven aan de nieuwe zee-sluï, terwijl dit nu aan de bestaande sluis niet het geval is.

Daarbij zal voor de toekomstige autosnelweg Brussel-Zelzate-Jabbeke-Calais onder het Boudewijnkanaal een ruime verkeerstunnel even ten zuiden van Dudzele aangelegd worden, waardoor het snelverkeer achter de kust zal verzekerd zijn.

Om urbanistische redenen en omwille van de kalmte en de rust in de badplaatsen is het niet aangewezen doorheen de kustgemeenten een race-circuit aan te leggen.

Het aanleggen van verdere parallelle verkeerswegen langs de kust zou voor het ogenblik een zuivere geldverspilling betekenen.

2) Wat het spoor Brugge-Knokke betreft, lijkt een omlegging ten zuiden van Dudzele, en langs de Leopoldsvaart de meest aangewezen oplossing.

Inderdaad :

a) de huidige laaggelegen mobiele brug over de bestaande sluis wordt in deze optiek vervangen door een hooggelegen brug meer landinwaarts, waaruit alle bedieningen voor de doorvaart voor binnenschepen worden vermeden, en de openingen voor zeeschepen gevoelig zullen worden vermindert;

b) de steile hellingen nodig voor de toegang tot de tunnel voor het treinverkeer worden vermeden;

c) de toekomst voor de binnenhaven van Zeebrugge wordt gevrijwaard, zonder te vroegtijdige bijkomende investeringen voor het geval de mogelijkheid tot bouwen van een tweede, doch grotere sluis, mocht nodig blijken.

Zowel de huidige sluiswerken als de gedeeltelijke inkokering van de parallelle vaarten laten alle mogelijkheid open voor de latere bouw van dergelijke tunnels.

De Minister nodigt de gemeenten en andere instanties uit, dit dossier in zijn geheel te beschouwen en niet alleen vanuit een welbepaalde gezichtshoek.

Vervolgens zegt de Minister, dat de uitmonding verder in zee van de afvoerkanalen alleen kan voordeel bijbrengen voor de Oostkust.

Zelfs als onze waterlopen eens zullen gezuiverd zijn, zal een waterlozing te Heist toch nog altijd nodig zijn om de toppen van de Grote Leie-wassen af te voeren en aldus overstromingen in het binnenland te vermijden.

De aanwezigheid van de twee afvoerkanalen, hoofdzakelijk van het kanaal van Schipdonk, de zg. « vuile vaart », is natuurlijk een handicap.

Thans is men evenwel geconfronteerd met dit probleem, en met de uitbouw van de haven van Zeebrugge kan niet gewacht worden totdat dit probleem van waterverontreiniging zal zijn opgelost.

— Les membres de la Commission ont pris également connaissance des problèmes du littoral oriental. Certains réclament un tunnel routier et ferroviaire sur la Route Royale. Un large échange de vues s'est déroulé à ce sujet.

Le Ministre a répondu ce qui suit :

1) En ce qui concerne la route ordinaire, la continuité de la circulation sur la Route Royale sera assurée au nouveau pont de Zeebrugge par deux ponts ayant chacun deux bandes de circulation sur chacune des deux têtes de l'écluse.

La capacité de la route du littoral sera donc maintenue sans la moindre restriction à la nouvelle écluse maritime, alors que ce n'est pas le cas à l'écluse actuelle.

D'autre part, un large tunnel routier sera aménagé pour la future autoroute Bruxelles-Zelzate-Jabbeke-Calais sous le canal Baudouin, légèrement au sud de Dudzele, ce qui permettra à la circulation rapide de se faire en retrait du littoral.

Pour des motifs d'urbanisme et en vue d'assurer le calme et le repos dans les stations balnéaires, il n'est pas opportun d'aménager un circuit de course qui traverserait les communes du littoral.

La construction, le long du littoral, d'autres voies de circulation parallèles serait pour l'instant un gaspillage pur et simple.

2) En ce qui concerne la voie ferrée Bruges-Gand, son déplacement au sud de Dudzele et le long du canal Léopold semble la solution la plus indiquée.

En effet :

a) le bas-pont mobile actuel au-dessus de l'écluse existante est remplacé, dans cette perspective, par un pont plus élevé situé davantage à l'intérieur du pays, qui permettra d'éviter toutes les manœuvres pour le passage des bateaux et de réduire sensiblement son ouverture pour les navires;

b) les pentes raides nécessaires pour accéder au tunnel ferroviaire sont évitées;

c) l'avenir du port intérieur de Zeebrugge est préservé, sans devoir procéder à des investissements supplémentaires prématurés pour le cas où la construction d'une deuxième écluse plus grande devrait s'avérer nécessaire.

Les travaux actuels de construction de l'écluse et la mise sous galerie partielle des canaux parallèles laissent toute latitude en ce qui concerne la construction ultérieure de ces tunnels.

Le Ministre invite les communes et les autres autorités à considérer ce dossier dans son intégralité et non seulement d'un point de vue particulier.

Le Ministre a encore ajouté que le débouché de ces canaux d'évacuation à une plus longue distance en mer ne peut que présenter des avantages pour le littoral oriental.

Même lorsque nos cours d'eaux seront épurés, un chenal d'évacuation restera nécessaire à Heist pour évacuer les hautes crues de la Grande Lys et prévenir ainsi les inondations à l'intérieur du pays.

La présence de deux canaux d'évacuation et principalement de celui de Schipdonk, dit « vuile vaart », constitue naturellement un handicap.

Il s'agit d'un problème auquel il faut faire face et il n'est plus possible d'attendre que le problème de la pollution des eaux soit résolu pour entamer les travaux d'extension du port de Zeebrugge.

Het lid zal dus begrijpen dat sommige werken, wegens de dringendheid van de uitbouw van de haven te Zeebrugge, niet kunnen vermeden worden. Hier ook betekent tijd, geld. Het gaat om de economische ontwikkeling van ons land.

— Een lid wenst te vernemen of de behandeling van het dossier betreffende de verbinding met Duinkerken en Valenciennes opschiet.

De Minister verstrekt hierbij de volgende toelichting :

1. Bovenschelde.

De toestand op de Bovenschelde, die in totaal 87 km lang is tussen de Franse grens en het ringkanaal te Gent ziet er thans als volgt uit :

- a) een totale lengte van 40 km is reeds in dienst voor schepen tot 1350 ton;
- b) moderniseringswerken zijn in uitvoering of worden eerstdaags aangevangen over een gezamenlijke lengte van 15 km;
- c) voor de overblijvende vakken, in totaal 32 km lang, zullen de werken in de loop van 1972, 1973, 1974 en 1975 aanbesteed moeten worden, met voorbehoud evenwel voor de doorvaart te Doornik, die uiterst moeilijke problemen doet rijzen.

Verwacht mag worden dat de hele Bovenschelde tegen 1976-1977 bevaarbaar zal zijn voor 1350 ton, met dien verstande echter dat te Doornik de doorvaart voor zulke schepen alternatief in elke richting zal gebeuren met behulp van een vaarregeling.

2. Centrumkanaal :

Een eerste vak van 5 km is voor schepen tot 1350 ton bevaarbaar tussen Bergen en Obourg.

Met de bouw van een tweede sluis, met een verval van 10 m, werd te Havré begonnen in 1970 en de verbindingen met het bestaande kanaal werden aangevangen in 1971.

Achtereenvolgens moet dan nog worden voorzien in :

- de doorvaart van Obourg, met het oog op de verbinding Obourg-Havré;
- de verdere modernisering tot Thieu;
- de voltooiing van het kanaal bij middel van de sectie La Louvière-Strépy.

De hoop is gewettigd dat al die werken tegen 1980 voltooid zullen zijn.

Er blijft dan evenwel nog een onderbreking te Strépy, waar de noodzaak om een kunstwerk te bouwen dat een verval van 75 m moet opvangen, een probleem doet rijzen inzake rendabiliteit. Het experiment Ronquières is uit een technisch oogpunt beslist positief, doch qua rendabiliteit is het dat geenszins, wel integendeel. Daaromtrent moet later een beslissing genomen worden. Inmiddels moet het nut van de twee secties van het Centrumkanaal afzonderlijk beoordeeld worden : enerzijds als verbinding met het westen, d.w.z. in de richting Gent en Zeebrugge en, via Gent, tot Antwerpen zonder dan nog de rivierverbinding met Frankrijk te vergeten en anderzijds als aftakking van het kanaal naar Charleroi en als verbinding met Brussel en Antwerpen aan de ene zijde en met Namen en Luik aan de andere.

Volgens de Minister is het nut ervan allicht beperkt, maar het mag toch ook niet onderschat worden.

Le membre comprendra donc que certains travaux ne peuvent être évités en raison de l'urgence qu'il y a de développer le port de Zeebrugge. Dans ce cas également, le temps c'est de l'argent. Il y va du développement économique de notre pays.

— Un membre désire savoir où en est le dossier concernant la liaison vers Dunkerque et Valenciennes.

Le Ministre a fourni les explications que voici :

1. Haut-Escaut:

La situation sur le Haut-Escaut, dont la longueur totale entre la frontière française et le canal circulaire de Gand est de 87 km, est actuellement la suivante :

- a) une longueur totale de 40 km est déjà en service au gabarit de 1 350 tonnes;
- b) les travaux de modernisation sont en cours ou sur le point d'être entamés sur une longueur cumulée de 15 km;
- c) pour les sections restantes, d'une longueur totale de 32 km, les travaux devront être mis en adjudication au cours des années 1972, 1973, 1974 et 1975, avec cependant une réserve pour la traversée de Tournai, qui pose des problèmes particulièrement difficiles.

Il est à prévoir que tout le Haut-Escaut sera au gabarit de 1350 tonnes vers 1976-1977, avec cependant un système de « dispatching » permettant l'alternance dans les 2 directions pour ces bateaux dans la traversée de Tournai.

2. Canal du Centre :

Une première section de 5 km à 1 350 tonnes du canal du Centre est terminée entre Mons et Obourg.

La construction d'une deuxième écluse de 10 m de chute à Havré a débuté en 1970 et des raccordements au canal actuel ont été mis en chantier en 1971.

Il reste à prévoir successivement :

- la traversée d'Obourg assurant la liaison Obourg-Havré;
- la poursuite de la modernisation jusqu'à Thieu;
- l'achèvement du canal par la section La Louvière-Strépy.

On peut espérer que l'ensemble de ces travaux soit achevé pour 1980.

Il restera cependant une interruption à Strépy, où la réalisation de l'ouvrage de rachat de la forte chute de 75 m pose évidemment un problème particulier de rentabilité. L'expérience de Ronquières, si elle est concluante sur le plan technique, ne l'est pas de tout — bien au contraire — sur le plan de la rentabilité. Cette décision reste à prendre ultérieurement. Entre-temps, l'utilité des deux tronçons du canal du Centre doit être jugée séparément, d'un côté comme liaison vers l'ouest, c'est-à-dire vers Gand et Zeebrugge, et par Gand vers Anvers sans oublier les liaisons fluviales vers la France, et d'autre part comme embranchement sur le canal de Charleroi et comme liaison vers Bruxelles et Anvers d'une part et vers Namur et Liège d'autre part.

Le Ministre estime que si cette utilité est réduite, elle ne doit cependant pas être sous-estimée.

3. *Hensies-Pommerœul :*

Er werd besloten een nieuwe verbinding voor schepen tot 1350 ton aan te leggen tussen het kanaal van Nimy-Blaton en Condé via Hensies. Er zullen twee sluizen zijn : Pommerœul en Hensies; deze laatste is overigens reeds in aanbouw. Einde 1971 werd een aanvang gemaakt met een vak van 2 km op het grondgebied van Pommerœul.

Die nieuwe verbinding zal hoofdzakelijk tot doel hebben het verkeer tussen de Borinage en Noord-Frankrijk te vergemakkelijken. Anderzijds zal de voorgenomen verlaging van het waterpeil in Frankrijk het probleem van de ontwatering van de Hene grotelijks vereenvoudigen. De voltooiing van de werken omvat de bouw van een sluis te Pommerœul, van kunstwerken en van een vak van 3 km. Het einde van die werken kan bezwaarlijk voor eind 1978 worden verwacht.

3. *Hensies-Pommerœul:*

Une nouvelle liaison à 1 350 tonnes a été décidée pour relier le canal Nimy-Blaton à Condé via Hensies. Elle comportera deux écluses : Pommerœul et Hensies, cette dernière étant en construction. Fin 1971, un tronçon de près de 2 km a été entamé sur le territoire de Pommerœul.

Cette nouvelle liaison aura comme but essentiel de faciliter les échanges entre le Borinage et le nord de la France. De plus, grâce à l'abaissement du plan d'eau qui sera prévu en France, le problème du démergement de la vallée de la Haine sera grandement simplifié. L'achèvement des travaux comporte la construction de l'écluse de Pommerœul, des ouvrages d'art et une section d'environ 3 km de canal. On peut difficilement escompter la fin de la réalisation avant 1978.

* * *

DEEL III.

AUTOSNELWEGEN EN WEGEN.

HOOFDSTUK 1.

Inleiding van de Minister.

1. *Algemene conceptie.*

In de evolutie van de algemene conceptie van het Belgisch autosnelwegennet kan men 3 fasen onderscheiden. Deze fasen staan nauw in verband met de opvattingen over de taak der autosnelwegen en de plaats die ze innemen in de algemene vervoerseconomie.

Voor de oorlog 1940-1945.

Voor de oorlog 1940-1945 werd er slechts gedacht aan één autosnelweg, nl. Brussel-Oostende, die het nieuw verkeer van en naar de kust zou moeten opnemen.

Onmiddellijk na de oorlog. Plan 1980.

Onmiddellijk na de oorlog onstond de « verkeerstechniek » die het probleem van het verkeer langs de weg uit zuiver technisch standpunt als een zo exact mogelijke wetenschap trachtte te benaderen. Sedertdien is algemeen bekend geworden het verband tussen de stijging van het bruto nationaal produkt en het aantal motorvoertuigen in een bepaald land, met daarbij het gegeven dat, hoe meer voertuigen er zijn hoe minder kilometer ze afleggen. Er kan op een redelijke basis worden voorspeld wat het verkeer zal zijn op bepaalde verkeersader in een bepaald jaar.

Tot op heden zijn die voorspellingen zeer goed uitgekomen. In het begin lagen de werkelijke cijfers hoger dan de prognose; nu schijnt er een lichte afwijking in tegenovergestelde zin. Daaruit is dan het autosnelwegennet ontstaan zoals het geconcentreerd was tot voor een paar jaren.

Het hoofdidee van dit autosnelwegennet was feitelijk dat de grote bestaande assen die zwaar waren belast en qua verkeer dikwijls reeds hun verzadigingspunt hadden bereikt, onverwijd moesten worden ontlast. Zo ontstond de E3. Op dat ogenblik ook kwam men, in verband met de ontsluiting van bepaalde gebieden en het toenemend belang van het wegvervoer, tot de idee dat er nieuwe gemakkelijke verbindingen moesten worden tot stand gebracht op die plaatsen waar ze niet bestonden, maar waar een belangrijk verkeersvolume kon worden verwacht. Zo ontstond dan de autosnelweg van Wallonië en de autosnelweg Antwerpen-Luik-Duitsland. Daarenboven was er in België een zeer belangrijke as nl. Nederland, Antwerpen, Brussel, Charleroi, Mons, Frankrijk, die ongeveer 33 % van het zonetotaal qua transportvolume vertegenwoordigt. Het is dan ook normaal dat hier belangrijke verbindingen werden voorzien.

Het Roostersysteem.

Waar tot hiertoe alleen autosnelwegen werden gepland ter ontlasting van bestaande verkeerswegen of verbindingen van streken waarvan de onderlinge relatie reeds zeer sterk

TROISIEME PARTIE.

AUTOROUTES ET ROUTES.

CHAPITRE I.

Exposé introductif du Ministre.

1. *Conception générale.*

Dans l'évolution de la conception générale du réseau autoroutier belge, il est possible de distinguer 3 phases. Celles-ci sont en relation étroite avec la conception de la tâche impartie aux autoroutes et leur rôle dans l'économie générale des transports.

Avant la guerre 1940-1945.

A cette époque, où on ne songeait qu'à une seule autoroute, celle de Bruxelles-Ostende, qui devait absorber le trafic nouveau en provenance et en direction du littoral.

Dans l'immédiat après-guerre. Plan 1980.

Dans l'immédiat après-guerre naquit la « technique routière » qui voulait étudier la circulation routière d'un point de vue purement technique et aussi exactement scientifique que possible. Depuis lors est apparue la relation entre la croissance du revenu national brut d'un pays déterminé et son parc automobile, avec, en outre, la donnée qu'à une augmentation du nombre de véhicules correspondait une diminution du nombre de kilomètres parcourus. Le volume de la circulation sur une route déterminée au cours d'une année déterminée peut être raisonnablement prévu.

Jusqu'à présent, ces prévisions se sont réalisées dans une très large mesure. A l'origine, la réalité dépassait les prévisions, mais à présent un léger écart se manifeste en sens opposé. C'est ainsi qu'a été créé le réseau autoroutier tel qu'il était conçu jusqu'il y a peu d'années.

L'idée maîtresse de ce réseau était que les grands axes routiers, qui étaient lourdement chargés et souvent déjà saturés, devaient être déchargés sans tarder. C'est ainsi que se fit la E3. En ce moment on en vint, avec le désir de désenclaver certaines régions et avec l'influence croissante du transport routier, à l'idée qu'il fallait créer de nouvelles liaisons là où rien n'existait mais où on pouvait s'attendre à un volume de transport important. Ainsi prirent naissance les autoroutes de Wallonie et de Liège-Anvers. En outre, il y avait en Belgique un axe important, notamment celui qui relie les Pays-Bas avec la France en passant par Anvers, Bruxelles, Charleroi et Mons et qui représente quelque 33 % du transport total dans cette zone. Il est donc normal d'y prévoir des liaisons importantes.

Le système de quadrillage.

Alors que jusqu'ici les autoroutes étaient conçues dans le but de décharger des itinéraires existants ou d'assurer des liaisons entre des régions ayant des liens bien marqués,

op de voorgrond trad, is men er ook in de meeste van onze buurlanden toe gekomen het gebied te voorzien van een net van autosnelwegen. Als men de kaart beziet van de thans uitgevoerde of in aanbouw zijnde autosnelwegen, dan ziet men dat praktisch alle verkeer naar Brussel wordt geleid, uitgenomen de oost-west-assen (E3 en autosnelweg van Wallonië). Welnu met de verkorting van de afstanden is het logisch dat er een aantal verbindingen worden verwezenlijkt die de hoofdstad en het dichtst bevolkte gebied niet nog meer komen belasten, maar op een belangrijke afstand van de hoofdstad gelegen zijn. Dit geeft het ontstaan aan de autosnelweg die in het verlengde van de E39 gaat van Lummen over Aarschot, Leuven, Mechelen naar Dendermonde toe plus een verbinding Brussel-Doornik. Daarbij komt Lessen-Westkust en een aantal verticalen die men Eindhoven-Huy, Turnhout-Namen en Perkpolder-Mons noemt.

Al de tracés die men op de kaart (in bijlage) ziet, maar waarvoor nog geen koninklijk besluit werd getroffen, dienen beschouwd te worden als zijnde ter studie. Zij kunnen derhalve nog worden gewijzigd.

2. De uitvoering.

De fasen van de uitvoering hebben nauw deze van de algemene conceptie gevolgd. Na de verwezenlijking van Brussel-Oostende werd overgegaan tot de uitvoering van de oost-westverbinding Antwerpen-Luik, de E3 Eindhoven-Turnhout-Antwerpen-Gent-Kortrijk en de autosnelweg van Wallonië.

Sedert 1965 werd dan ook een aanvang gemaakt met de zo belangrijke noord-zuid-verbinding: Antwerpen-Brussel-Parijs, die niet alleen op een van de grootste internationale assen ligt, maar daarenboven het Belgisch dichtst bevolkte gebied doorkruist. Sedert 1969 werd begonnen met de verbinding naar Nederland toe met name Antwerpen-Breda, die nu reeds in dienst is.

Om de interstedelijke relaties zoveel mogelijk te vergemakkelijken en om er toe te komen het grootst mogelijk nut te trekken uit de investeringen, werd er praktisch uitsluitend in de lengte gewerkt, d.w.z. werd het lint der autosnelwegen aangelegd en overal waar mogelijk was afgezien van de bouw van grote toegangscomplexen en toegangswegen, omdat die vele miljarden opsloren voor een beperkt aantal kilometer. Het is echter evident dat een dergelijke optie niet kan worden volgehouden: nu reeds worden de vruchten geplukt van de gevoerde politiek d.w.z. dat men zich snel kan begeven van de ene stad naar de andere, maar de toegang van vele steden of de rondgang om verschillende steden nog moeilijk is.

Er wordt thans een aanvang gemaakt met het aanleggen van een ring rond de belangrijkste agglomeraties. De Stad Antwerpen heeft hierop een uitzondering gemaakt omdat zij het ontzaglijk voordeel had van te beschikken over de militaire fortengordel, zodanig dat zonder grote onteigeningen daar een prachtige verbinding kon worden verwezenlijkt.

3. Hoe ontstaat een tracé?

Ingevolge de onrust en contestatie destijds ontstaan naar aanleiding van het bestuderen van een aantal nieuwe verbindingen, komt het opportuun voor om weer in herinnering te brengen op welke wijze het Bestuur der Wegen er toe komt om een tracé uit te stippelen.

Wanneer zich de wenselijkheid voordoet om een nieuwe grote verbinding te creëren, zij het op vraag van de economische kringen of in het kader van het algemeen stedenbouwkundig beleid, dan wordt er eerst op kaart op grote schaal een tracé getekend. Dit tracé wordt reeds op het terrein nagegaan door herhaalde bezoeken ter plaatse en met behulp van luchtfotografie. In dit stadium worden ook

on a été amené dans la plupart de nos pays voisins à établir un réseau d'autoroutes. Si l'on examine la carte des autoroutes exécutées et en cours d'exécution, on remarque que pratiquement tout le trafic est drainé vers Bruxelles, à l'exception des axes Est-Ouest (E3 et autoroute de Wallonie). Avec la réduction des distances, il est logique qu'un certain nombre de liaisons soient établies qui restent à une bonne distance du centre le plus peuplé du royaume et passent assez loin de la capitale. Ceci est à l'origine de l'autoroute qui prolonge l'E39, de Lummen vers Termonde, via Aarschot, Louvain et Malines, avec une liaison Bruxelles-Tournai. Il faut y ajouter la route Lessines-Côte occidentale et un certain nombre de liaisons Nord-Sud, désignées sous les noms de Eindhoven-Huy, Turnhout-Namur et Perkpolder-Mons.

Tous les tracés qui figurent à la carte (en annexe), mais pour lesquels il n'a pas encore été pris d'arrêté royal doivent être considérés comme étant à l'étude. Ils peuvent dès lors être encore modifiés.

2. La réalisation.

Les phases d'exécution ont suivi de près celles de la conception et, après la réalisation de Bruxelles-Ostende, on passa à l'exécution de la liaison est-ouest (Liège-Anvers), de la E3 Eindhoven-Turnhout-Anvers-Gand-Courtrai et de l'autoroute de Wallonie.

En 1965, on a entamé alors la liaison Nord-Sud, qui est si importante parce qu'elle fait partie d'un des axes internationaux les plus importants, mais qui traverse la partie la plus peuplée du pays: la liaison Anvers-Bruxelles-Paris. Depuis 1969 a été entamée la liaison vers les Pays-Bas, à savoir la section Anvers-Breda qui est déjà en service.

Pour faciliter les liaisons interurbaines et pour faire des investissements aussi rentables que possibles, on travailla en longueur, c'est-à-dire à l'exécution des autoroutes elles-mêmes, en postposant, pour autant que faire se peut, la construction de grands complexes d'accès et de routes d'accès, parce que ceux-ci absorbent un nombre considérable de milliards pour peu de kilomètres. Il est cependant évident qu'une telle politique ne peut être poursuivie davantage car déjà on recueille les fruits de la politique suivie, à savoir qu'il est possible de se rendre rapidement d'une ville à l'autre mais que l'accès ou le contournement de nombreuses villes est encore difficile.

On commence actuellement la construction des rings autour des agglomérations importantes. Anvers a fait exception à cette ligne de conduite parce qu'elle avait l'immense avantage de disposer des terrains de la ceinture de fortifications, qui permettaient, sans grands frais d'expropriation de réaliser une magnifique liaison.

3. Comment naît un tracé?

En raison de l'inquiétude et de la contestation qui se sont manifestées par suite de l'étude d'un grand nombre de liaisons nouvelles, il semble opportuun de rappeler comment un tracé voit le jour à l'Administration des outes.

Quand la nécessité d'une nouvelle liaison importante se fait sentir, que ce soit à la demande des milieux économiques ou dans le cadre de l'aménagement du territoire, on trace sur carte à grande échelle un itinéraire. Celui-ci est vérifié sur place au cours de multiples visites et étudié sur photos aériennes. A ce stade ont lieu de nombreux contacts d'information avec les autorités locales et les pouvoirs publics.

veel informele contacten genomen met de plaatselijke besturen en overheidslichamen. Deze contacten zijn informeel en zij bestaan dus uitsluitend uit privé-gesprekken met mensen uit alle kringen ten einde zich aldus een juist beeld van de situatie te kunnen vormen. Daarbij wordt het leefmilieu zeker niet vergeten en heeft de Dienst der Autosnelwegen contacten met verschillende nationale organismen op dat gebied. Het is slechts wanneer men meent dat men tot een evenwichtig tracé is gekomen dat de goedkeuring van de overgrote meerderheid der betrokkenen kan wegdragen, dat er tot publieke consultatie wordt overgegaan.

Het spreekt vanzelf dat hierbij een quasi permanent contact bestaat met de Diensten van het Algemeen Beleid Stedebouw en Ruimtelijke Ordening. Zij bezorgen veel informatie en helpen om de tracés op de best mogelijke plaatsen te leggen, rekening houdend met al de imperatieven.

Ook in dit stadium ontstaat dikwijls contestatie op velerlei terreinen. Er zij evenwel opgemerkt dat in de meeste gevallen uiteindelijk het voorgestelde tracé, mits lichte lokale wijzigingen, algemeen wordt aanvaard als zijnde de grootste gemene deler van alle belangen, in zover ze verenigbaar zijn met het doel dat door de autosnelweg wordt gesteld.

4. *Vijfjarenplan 1973-1977.*

Het vijfjarenplan 1973-1977 zal vanzelfsprekend gesteund zijn op het programma van Openbare Werken zoals het voorkomt in de hoofdlijnen van het plan 1971-1975, en opgesteld werd door het Bureau voor Economische Programmatie, mits natuurlijk aanvullingen en wijzigingen, in verband met de huidige behoeften. Er wordt voor het ogenblik gewerkt aan een ontwerp van vijfjarenplan, zodat het niet mogelijk is hierover meer details te geven op dit ogenblik. Van zodra echter de hoofdgegevens bekend zijn, zal de Minister niet nalaten de Commissie op hoogte te brengen.

5. *Investeringsprogramma voor het jaar 1972.*

Hierna volgt een overzicht van het investeringsprogramma voor het jaar 1972, zoals het waarschijnlijk aan het Parlement ter goedkeuring zal worden voorgelegd.

Ces contacts sont informels et se limitent à des conversations privées avec des représentants de tous les milieux afin de se faire une idée exacte de la situation. L'environnement n'est, certes, pas négligé et le service des Autoroutes travaille en collaboration étroite avec les différents organismes nationaux compétents. Ce n'est que lorsqu'est assuré d'avoir réalisé un tracé équilibré, pouvant recueillir l'adhésion de la majorité des intéressés qu'on passe à la consultation publique.

Il va de soi qu'il y a des contacts quasi permanents avec les services de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme. Ils fournissent de nombreuses informations qui permettent de situer les tracés aux meilleurs emplacements, tout en tenant compte de tous les impératifs.

A ce stade aussi il y a souvent des contestations sur les points les plus divers. Mais il convient de faire observer que, généralement, les tracés proposés sont, moyennant quelques modifications locales mineures, finalement admis, parce qu'ils constituent le plus grand commun diviseur de tous les intérêts en présence, pour autant que ceux-ci soient conciliables avec l'objectif assigné à l'autoroute.

4. *Le plan quinquennal 1973-1977.*

Le plan quinquennal 1973-1977 sera évidemment basé sur le programme des Travaux publics, tel qu'il figure dans les lignes de force du plan pour la période 1971-1975 et tel qu'il a été établi par le Bureau de Programmation économique, avec les compléments et modifications indispensables qui sont imposés par les besoins actuels. L'élaboration d'un projet de plan quinquennal est actuellement en cours. Aussi n'est-il pas possible de donner davantage de détails à son sujet pour l'instant. Dès que les éléments essentiels seront connus, le Ministre ne manquera pas d'en informer la Commission.

5. *Le programme d'investissements pour l'année 1972.*

On trouvera ci-après un aperçu du programme d'investissements pour l'année 1972, tel qu'il sera vraisemblablement soumis à l'approbation du Parlement.

Investeringsprogramma 1972.

(In miljoenen F)

	Nederlands- talig grond- gebied	Franstalig grond- gebied	Niet verdeeld
1. Budgettaire sector.			
<i>Wegenfonds</i> : 11 900 M.			
Autosnelwegen :			
— Autosnelweg van Wallonië		3 200	
— Brussel-Bergen		425	
— Nijvel-Gosselies		230	
— Expreswegen		640	
— Brussel-Mechelen-Antwerpen	1 450		
— Antwerpen-Nederlandse-grens	200		
— Brussel-Boom-Antwerpen	400		
— Brussel-Oostende	1 700		
— Antwerpen-Luik	20		
Wegen :			
— Antwerpen	215		
— Limburg	170		
— West-Vlaanderen	240		
— Oost-Vlaanderen	235		
— Vlaams Brabant	210		
— Brusselse Agglomeratie			360
— Waals Brabant		95	
— Henegouwen		295	
— Luxemburg		130	
— Luik		250	
— Namen		300	
Alle provincies :			
— Onteigeningen, verrekeningen, herzieningen, beplantingen, signalisatie, stootbanden openbare verlichting, kruispunten, enz. ...			1 135
	4 840	5 565	1 495
2. Extra-budgettaire sector.			
<i>Intercommunales</i> : 15 100 M.			
— E39	1 000		
— West-Vlaanderen	1 225		
— E9/E40		3 200	
— Charleroi		1 500	
— B.I (Brusselse Periferie)			1 775
— E5			3 200
— E3	3 200		
	5 425	4 700	4 975
	10 265	10 265	6 470
Algemeen totaal	27 000		

Programme d'investissements 1972.

(En millions de F)

	Région flamande	Région francophone	Non réparti
1. Secteur budgétaire.			
<i>Fonds des Routes</i> : 11 900 M.			
Autoroutes :			
— Autoroute de Wallonie		3 200	
— Bruxelles-Mons		425	
— Nivelles-Gosselies		230	
— Routes express		640	
— Bruxelles-Malines-Anvers	1 450		
— Anvers-Frontière néerlandaise	200		
— Bruxelles-Boom-Anvers	400		
— Bruxelles-Ostende	1 700		
— Anvers-Liège	20		
Routes :			
— Anvers	215		
— Limbourg	170		
— Flandre Occidentale	240		
— Flandre Orientale	235		
— Brabant flamand	210		
— Agglomération bruxelloise			360
— Brabant wallon		95	
— Hainaut		295	
— Luxembourg		130	
— Liège		250	
— Namur		300	
Toutes provinces :			
— Expropriations, décomp-tes, révisions, marquages, plantations, signalisations, barrières de sécurité, éclairage public, carrefours, etc...			1 135
	4 840	5 565	1 495
2. Secteur extra-budgetaire.			
<i>Intercommunales</i> : 15 100 M.			
— E39	1 000		
— Flandre Occidentale	1 225		
— E9/E40		3 200	
— Charleroi		1 500	
— B.I (Périphérie bruxelloise)			1 775
— E5			3 200
— E3	3 200		
	5 425	4 700	4 975
	10 265	10 265	6 470
Total général	27 000		

HOOFDSTUK II.

Bijzondere dossiers.

A. — De E10.

1) *Algemene inleiding.**Nationale betekenis.*

Met drie Europese hoofdsteden (Amsterdam, Brussel, Parijs) en twee wereldhavens (Rotterdam en Antwerpen) op zijn traject, laat het geen twijfel dat deze Noord-Zuidverbinding zeer veel internationaal verkeer zal aantrekken.

Buiten zijn belang als internationale verbindingsweg, heeft de E10 een zeer grote nationale betekenis.

In België wordt de E10 onderverdeeld in twee vakken :

- A1 : Brussel-Mechelen-Antwerpen-Nederlandse grens.
- A7 : Brussel-Bergen-Franse grens.

In de A1 zelf zijn er, gesteund op verkeerstechnische en economische argumenten, twee vakken te onderscheiden nl. Brussel-Mechelen-Antwerpen en Antwerpen-Breda (tot de Nederlandse grens).

De autosnelweg Brussel-Mechelen-Antwerpen verbindt de twee belangrijkste agglomeraties van België, Brussel-Hoofdstad met 1 000 000 inwoners en Antwerpen, derde haven van de wereld, met 800 000 inwoners.

Tussen deze twee voornoemde agglomeraties ligt Mechelen, een stad met 65 000 inwoners, die op dit ogenblik een geweldige industriële expansie kent.

Er is natuurlijk een groot verschil in het te verwachten verkeer op het vak Brussel-Mechelen-Antwerpen en Antwerpen-Breda (tot de Nederlandse grens). De autosnelweg Brussel-Mechelen-Antwerpen heeft dan ook $2 \times 2 \times 3$ rijstroken (breedte 77,50 m), met capaciteit van 100 000 voertuigen per dag, de autosnelweg Antwerpen-Breda (tot de Nederlandse grens) 2×3 rijstroken (breedte 40 m).

Algemeen mag verwacht worden dat er bij verzadiging van de motorisatie 200 000 voertuigen per dag op het vak Antwerpen-Brussel zullen rijden.

Buiten de 100 000 voertuigen die zullen worden opgenomen door de autosnelweg Brussel-Mechelen-Antwerpen zullen er 50 000 opgenomen worden door de autosnelweg 1bis (Brussel-Boom-Antwerpen) en de rest door de huidige rijksweg n° 1 Brussel-Mechelen-Antwerpen en voor het gedeelte tot Vilvoorde door de stadsautosnelweg Brussel-Vilvoorde.

Het vak Antwerpen-Breda is reeds in dienst en er worden thans nog enkele uitrustingswerken uitgevoerd.

Van het vak Brussel-Mechelen-Antwerpen is het vak Zemst-Rumst sedert oktober 1971 in dienst.

Het vak rond Mechelen werd eerst aangevat. Het is een moeilijk en ingewikkeld vak. Het bevat 33 bruggen, die in vergelijking met een andere autosnelweg, dubbele bruggen zijn.

Daarbij zijn er, gezien de speciale opvatting van deze autosnelweg (in feite 2 autosnelwegen : 1 omnibus en 1 direkt) in het vak rond Mechelen 2 kruisingscomplexen, nl. de Noordelijke en de Zuidelijke Toegang.

Het vak Zemst-Rumst bewijst reeds onschatbare diensten als omleiding van Mechelen en verkort op de spitsuren de tijdsduur voor het traject Brussel-Antwerpen in zeer belangrijke mate. Deze tijdsbesparing kan gaan tot 40 minuten.

CHAPITRE II.

Dossiers particuliers.

A. — L'autoroute E10.

1) *Introduction générale.**Importance nationale.*

Avec trois capitales européennes (Amsterdam, Bruxelles, Paris) et deux ports mondiaux (Rotterdam et Anvers) sur son trajet, cette liaison Nord-Sud attirera sans aucun doute un trafic international considérable.

Outre son importance comme liaison routière internationale, la E10 revêt un grand intérêt national.

En Belgique, la E10 est subdivisée en deux tronçons :

- A1 : Bruxelles-Malines-Anvers-frontière néerlandaise.
- A7 : Bruxelles-Mons-frontière française.

Dans l'autoroute A1 elle-même, il y a lieu, en se fondant sur des arguments techniques de circulation et des arguments d'ordre économique, de distinguer deux tronçons à savoir Bruxelles-Malines-Anvers et Anvers-Breda (jusqu'à la frontière néerlandaise).

L'autoroute Bruxelles-Malines-Anvers relie les deux agglomérations les plus importantes de Belgique, Bruxelles-Capitale avec 1 000 000 d'habitants et Anvers, troisième port mondial, avec 800 000 habitants.

Entre ces deux agglomérations susmentionnées se trouve Malines, une ville de 65 000 habitants, connaissant en ce moment une expansion industrielle énorme.

Il y a naturellement une grande différence dans le trafic à prévoir sur le tronçon Bruxelles-Malines-Anvers et sur le tronçon Anvers-Breda (jusqu'à la frontière néerlandaise). L'autoroute Bruxelles-Malines-Anvers a, en effet, $2 \times 2 \times 3$ bandes de circulation (largeur 77,50 m), d'une capacité de 100 000 véhicules par jour; l'autoroute Anvers-Breda (jusqu'à la frontière néerlandaise) compte 2×3 bandes de circulation (largeur 40 m).

D'une façon générale, il est à prévoir que si la motorisation atteint son point de saturation, 200 000 véhicules circuleront par jour sur le tronçon Anvers-Bruxelles.

Outre les 100 000 véhicules qui seront absorbés par l'autoroute Bruxelles-Malines-Anvers, 50 000 emprunteront l'autoroute 1bis (Bruxelles-Boom-Anvers), les autres empruntant l'actuelle route nationale n° 1 Bruxelles-Malines-Anvers et l'autoroute urbaine Bruxelles-Vilvoorde.

Le tronçon Anvers-Breda est déjà en service et il n'y a plus que quelques travaux d'aménagement à exécuter.

Sur le tronçon Bruxelles-Malines-Anvers, la section Zemst-Rumst est déjà en service depuis le mois d'octobre 1971.

Le tronçon autour de Malines a été entamé en premier lieu. Il est difficile et compliqué. Il comprend 33 ponts qui comparés avec ceux sur les autres autoroutes, constituent des ponts doubles.

De plus, étant donné la conception particulière de cette autoroute (en fait 2 autoroutes : 1 omnibus et 1 directe), il y a, sur le tronçon autour de Malines, en réalité 2 complexes d'échangeurs, c'est-à-dire les accès Nord et Sud.

Le tronçon Zemst-Rumst rend déjà des services inappréciables comme détournement de Malines et réduit considérablement la durée du trajet Bruxelles-Anvers aux heures de pointe. Ce bénéfice de temps peut atteindre 40 minutes.

Deze verbetering is des te belangrijker tijdens de periodes waarin er moeilijkheden zijn op de autosnelweg 1bis Brussel-Boom-Antwerpen.

In de loop van de maand augustus 1972 zal het vak Zemst-Elewijt worden opengesteld, waardoor onder meer de verbinding Leuven-Mechelen-Antwerpen gevoelig zal verbeteren.

Einde 1972 zal men rijden tot Machelen waar langs het toegangscomplex op de weg Vilvoorde-Melsbroek de Woluwelaan kan worden bereikt die, zoals bekend leidt naar het Rondpunt te Diegem en vandaar langs de Leopold III-laan naar de Meiserplaats.

Er werden ook schikkingen getroffen om, zolang het nieuwe complex te Diegem niet volledig af is, een aansluiting te realiseren naar het andere bestaande deel van de Woluwelaan zodat ook daar een goede verbinding ontstaat. Langs de Woluwelaan naar de Vorstlaan krijgt men immers reeds een deel van een ring om Brussel.

Op het einde van 1972 zal men ook rijden tot Kontich. Dan zal ook de doorsteek naar de Prins-Boudewijnlaan af zijn, zodat men, gebruikmakende van de Prins-Boudewijnlaan, een zeer goede verbinding zal hebben tot aan de Kleine Ring van Antwerpen.

De studies zijn klaar om ook het kruisingscomplex E3 - E10 uit te voeren. Men werkt reeds tot in de onmiddellijke nabijheid van de Juul Moretuslei.

2. Het vak Strombeek-Bever-Diegem van de Ring van Brussel.

De 1^e Directie van de Dienst der Autosnelwegen werd belast met de studie en de uitvoering van de autosnelweg Brussel-Mechelen-Antwerpen en van het vak Strombeek-Bever-Diegem van de autosnelweg Ring van Brussel.

De autosnelweg Brussel-Mechelen-Antwerpen, die in uitvoering is en die voor het verkeer zal opengesteld zijn omstreeks het einde van 1972 tussen de agglomeraties Brussel en Antwerpen zal in het geheel 12 rijstroken omvatten.

Deze rijstroken zijn inderdaad nodig om de afvoer van het verkeer te verzekeren van de helft van de 200 000 voertuigen tussen Antwerpen en Brussel.

Tijdens een eerste fase zullen slechts 6 van de 12 voorziene rijstroken met een capaciteit van 50 000 voertuigen per dag, aangelegd worden. Deze autosnelweg is verbonden met de Ring van Brussel te Machelen door een zeer moderne verkeerswisselaar. Het type van deze verkeerswisselaar is zodanig opgevat dat het zal toelaten de verbindingen in alle richtingen te verzekeren zonder één enkel kruispunt op hetzelfde niveau en zonder enig risico voor verkeersopstopping.

De bouw van deze verkeersuitwisselaar, die begonnen is sedert de aanvang van 1971 zal een zeer belangrijke uitgave van ongeveer 700 000 000 BF met zich meebrengen en zal ongeveer 2 1/2 jaar duren.

Rijdend in de richting van Diegem, bereikt men om zo te zeggen onmiddellijk de verkeerswisselaar tussen de Ring van Brussel en de autosnelweg Brussel-Melsbroek, nationale luchthaven (genoemd Rond Punt te Diegem).

De bestaande Woluwelaan is bestemd om het eerder plaatselijke verkeer te kanaliseren, dat vooral komt van de industrieën gelegen in de omgeving.

Ook deze verkeersuitwisselaar is zeer modern opgevat. De oppervlakte beslaat vier maal deze van het huidige Rond Punt te Diegem. Natuurlijk zullen alle maatregelen genomen worden om de bestaande verbindingen te bewaren tijdens de bouw van dit ingewikkelde kunstwerk en een maximale veiligheid te verzekeren. Deze werken brengen ook investeringen mee, geraamd op 800 000 000 BF. Zij zullen begonnen worden rond einde 1972 en voltooid zijn 30 maanden later.

Cette amélioration est d'autant plus importante pendant les périodes où se présentent des difficultés sur l'autoroute 1bis Bruxelles-Boom-Anvers.

Dès le mois d'août 1972, le tronçon Zemst-Elewijt sera ouvert à la circulation, ce qui implique notamment que la liaison Louvain-Malines-Anvers s'améliorera sensiblement.

A la fin de l'année 1972, il sera possible de rouler jusqu'à Machelen, où on pourra rejoindre, par le complexe d'accès à la route Vilvorde-Melsbroek, le boulevard de la Woluwe, lequel conduit vers le Rond Point de Diegem et ensuite, par l'avenue Leopold III, vers la place Meiser.

On a pris également des dispositions pour réaliser une communication vers l'autre partie existante du boulevard de la Woluwe, au cas où le nouveau complexe de Diegem ne serait pas terminé, afin d'avoir là aussi un bon raccordement. L'itinéraire par le Boulevard de la Woluwe vers le boulevard du Souverain couvre déjà une partie du ring de Bruxelles.

A la fin de 1972, il sera également possible d'atteindre Kontich et, la percée vers le boulevard Prince Baudouin étant à ce moment terminée, on disposera, en empruntant le boulevard Prince Baudouin, d'une excellente liaison jusqu'au petit ring d'Anvers.

Les études sont prêtes afin de mettre aussi à exécution le complexe d'échangeur E3 - E10 et on travaille déjà à proximité immédiate de la « J. Moretuslei ».

2. La section Strombeek-Bever-Diegem du Ring de Bruxelles.

La 1^{re} direction du Service des Autoroutes a été chargée de l'étude et de l'exécution de l'autoroute Bruxelles-Malines-Anvers et de la section Strombeek-Bever-Diegem du Ring autoroutier de Bruxelles.

L'autoroute Bruxelles-Malines-Anvers qui est en voie de construction et qui sera ouverte à la circulation vers la fin de 1971 entre les agglomérations de Bruxelles et d'Anvers comportera au total 12 bandes de circulation.

Ces bandes sont en effet nécessaires pour pouvoir assurer l'écoulement de la moitié des 200 000 véhicules prévus entre Anvers et Bruxelles.

Au cours d'une première phase, 6 bandes seulement des 12 prévues, d'une capacité de 50 000 véhicules par jour, seront aménagées. Cette autoroute est reliée à Machelen au Ring de Bruxelles par un échangeur très moderne. Le type de cet échangeur est conçu de façon telle qu'il permettra d'assurer les liaisons dans toutes les directions sans aucun carrefour au même niveau et sans aucun risque d'embouteillage de la circulation.

La construction de cet échangeur, qui est entamée depuis le début de 1971, entraînera une dépense très importante d'environ 700 000 000 de FB et durera environ 2 1/2 ans.

En roulant dans la direction de Diegem, on atteint pour ainsi dire immédiatement l'échangeur entre le Ring de Bruxelles et l'autoroute Bruxelles-Melsbroek, aéroport national (dénommé Rond Point de Diegem).

L'avenue de la Woluwe, déjà existante, est destinée à drainer principalement la circulation locale provenant des industries situées aux alentours.

Cet échangeur est de conception très moderne. Sa superficie équivaut à quatre fois celle de l'actuel Rond Point de Diegem. Evidemment, toutes les mesures seront prises afin de conserver les liaisons existantes pendant la construction de cet ouvrage d'art complexe, tout en assurant une sécurité maximale. Ces travaux entraînent également des investissements estimés à 800 000 000 de FB. Ils seront probablement entamés vers la fin de l'année 1972 et achevés 30 mois plus tard.

Op dat ogenblik zal een rechtstreekse autosnelwegverbinding tussen Antwerpen en de Nationale luchthaven en tussen de centra Brussel en Antwerpen gerealiseerd zijn.

Bovendien zullen maatregelen genomen worden om vanaf het einde van de werken aan de spoorwegbrug onder de spoorlijn Brussel-Luik de verbindingen van de Woluweaan met het bestaande Rond Punt te verzekeren.

Aan de andere kant van de verkeersuitwisselaar van Machelen zal de Ring van Brussel aangevuld worden door het vak Mechelen-Strombeek-Bever. Dit vereist de bouw van een belangrijk kunstwerk dat het kanaal Brussel-Charleroi te Vilvorde overbrugt, op zulke hoogte dat een vaste brug kan gebouwd worden zonder een hinderpaal te zijn voor gelijk welk schip, zelfs een zeeschip. Het tracé is nu definitief vastgelegd en wel zo dat men slechts weinig bomen moet weghakken in het Domein Drie Fontainen te Vilvorde. Een nieuw bijkomend park van ± 17 ha zal aangelegd worden tussen de autosnelweg en de bestaande woonzone.

Men kan de indienststelling van de verbinding verwachten vóór het einde van 1975, zodanig dat dan een continue verbinding op het vak Diegem-Strombeek-Bever-Groot-Bijgaarden en dus een rechtstreekse verbinding tussen de Nationale Luchthaven en de kuststreek alsook een verbinding van Antwerpen naar de kuststreek zal gerealiseerd zijn.

De bouw van het vak Strombeek-Bever-Diegem moet natuurlijk gezien worden in een veel belangrijker geheel van de werken i.v.m. de aanleg van de Ring van Brussel en van de voornaamste assen van het Belgisch autosnelwegennet. Het zal een bijdrage leveren om het doorkruisen van Brussel door het transitverkeer te vermijden.

Met het oog op het zo rendabel mogelijk maken van de investeringen is er een strekking om prioriteit te verlenen aan het lint van de Ring en de uitvoering van het complex van Strombeek-Bever pas daarna te realiseren.

De bouw van het vak Strombeek-Bever-Diegem van de Ring van Brussel zal een totale oplossing brengen voor de verkeersmoeilijkheden in dit deel van de Brusselse agglomeratie en zal de tijdsafstand tussen Brussel en onze wereldhaven gevoelig beperken, wat vanzelfsprekend gunstige gevolgen moet hebben op sociaal en economisch vlak.

3. Sectie Drogenbos-Houdeng-Goegnies.

Deze sectie vangt aan op de grens van de gemeenten Drogenbos en Ruisbroek, nabij de Paul Gilsonlaan, hetzij ongeveer 600 m ten zuiden van de verkeerswisselaar met de Ring van Brussel en eindigt voorbij de brug n° 35 te Houdeng, aan de toegang tot de verkeerswisselaar met de Waalse autoweg.

Tegelijkertijd worden verscheidene belangrijke werken verwezenlijkt, zoals de verbindingen met de agglomeraties Halle, Nijvel en La Louvière.

Het geheel dezer werken komt ten laste van het Wegenfonds; het totale bedrag van de vastgelegde of nog vast te leggen kredieten van 1967 tot 1972 zal tot 4 162 miljoen oplopen (met inbegrip van het bedrag nodig voor de onteigeningen).

a) Technische gegevens en verkeerscapaciteit.

Totale lengte van het vak : 38,856 km.

Van Drogenbos tot Nijvel, over 25,500 km bedraagt de totale breedte van het platform van de autoweg 47,50 m.

Dit platform omvat :

— in iedere richting een rijoppervlak van 18 meter breedte, dat bestaat uit 4 rijstroken van 3,75 m en een stationeerstrook van 3 m breedte;

A ce moment sera réalisée une liaison autoroutière directe entre Anvers et l'Aéroport national et entre les centres de Bruxelles et d'Anvers.

En outre, des dispositions sont prises pour assurer, dès la fin des travaux au pont ferroviaire sur la ligne Bruxelles-Liège, les liaisons du boulevard de la Woluwe avec le « Rond Point » existant.

Dans l'autre direction de l'échangeur de Machelen, le Ring de Bruxelles sera complété par la section Machelen-Strombeek-Bever. Celle-ci nécessite la construction d'un important ouvrage d'art enjambant le canal de Bruxelles-Charleroi à Vilvorde, à une hauteur telle qu'un pont fixe puisse être construit sans constituer un obstacle pour aucun navire, même pour un bâtiment de mer. Le tracé est à présent fixé d'une façon définitive et il est tel qu'il ne faudra abattre que peu d'arbres dans le domaine des Trois-Fontaines à Vilvorde. Un nouveau parc supplémentaire d'environ 17 ha sera créé entre l'autoroute et la zone d'habitation existante.

On peut escompter la mise en service de la liaison à la fin de l'année 1975, de sorte qu'il y aura à ce moment une liaison continue sur la section Diegem-Strombeek-Bever-Grand-Bigard et, par conséquent, une liaison directe entre l'Aéroport national et le littoral, ainsi qu'une liaison Anvers-littoral.

La construction de la section Strombeek-Bever-Diegem doit évidemment être vue dans un ensemble bien plus important des travaux de construction du Ring de Bruxelles et des axes principaux du réseau belge d'autoroutes. Elle contribuera à faire éviter la traversée de Bruxelles par le trafic de transit.

En vue d'obtenir la plus grande rentabilité possible des investissements, on tend à donner la priorité au Ring sur la réalisation du complexe de Strombeek-Bever.

La construction de la partie Strombeek-Bever-Diegem du Ring de Bruxelles apportera une solution totale aux difficultés de la circulation dans cette partie de l'agglomération bruxelloise et réduira sensiblement la distance dans le temps entre Bruxelles et notre port mondial, ce qui doit évidemment avoir des répercussions favorables sur le plan social et économique.

3. Section Drogenbos-Houdeng-Goegnies.

La section envisagée débute à la limite des communes de Drogenbos et de Ruisbroek, près de l'Avenue Paul Gilson, soit à environ 600 mètres du Sud de l'échangeur prévu avec le Ring de Bruxelles et elle se termine au-delà du pont n° 35 à Houdeng, à l'entrée de l'échangeur avec l'autoroute de Wallonie.

En même temps, sont réalisés plusieurs autres travaux importants, tels que les liaisons avec les agglomérations de Hal, Nivelles et La Louvière.

L'ensemble de ces travaux est à charge du Fonds des Routes; le montant total des crédits engagés ou à engager de 1967 à 1972, atteindra 4 162 millions (en ce compris le montant nécessaire aux expropriations).

a) Données techniques et capacité de trafic.

Longueur totale du tronçon : 38,856 km.

De Drogenbos à Nivelles, sur 25,500 km, la largeur totale de la plate-forme de l'autoroute est de 47,50 m.

Cette plate-forme comprend :

— dans chaque direction une surface de roulement de 18 mètres de largeur constituée de 4 bandes de circulation de 3,75 m. et une bande de stationnement large de 3 m.;

- een middenberm van 6,5 m;
- twee zijbermen van 2,5 m.

De toelaatbare verkeerscapaciteit bedraagt 84 000 voertuigen per dag. Op de grens van de gemeenten Nijvel en Arquennes bevindt zich de verkeerswisselaar met de autosnelwegen Nijvel-Charleroi en Nijvel-Gosselies.

Voorbij deze verkeerswisselaar heeft de autosnelweg een totale breedte van 40 m platform, samengesteld uit :

- twee rijbanen, waarvan ieder een rijoppervlak van 15,25 m breedte, dat bestaat uit 3 rijstroken van 3,75 m en een stationeerstrook van 3m;
- een middenberm van 6,5 m;
- twee zijbermen van 2,5 m.

De toelaatbare verkeerscapaciteit op dit vak zal 54 000 voertuigen per dag bedragen.

In een eerste stadium van uitvoering, zal iedere rijbaan een rijstrook minder omvatten, met name de binnenstrook.

De aangenomen lengteprofielen vertonen hellingen die over het algemeen de 2,75 % niet overschrijden. Het tracé is samengesteld uit een opeenvolging van rechte lijnen verbonden door bochten met een minimumstraal van 2 500 m.

b) *Tracé.*

Het vak Drogenbos-Houdeng, waarvan de volledige voltooiing aan de gang is, begint te Drogenbos ten oosten van de weg Brussel-Bergen, gebruikt het Zennedal over Ruisbroek en Lot, komt langs het kasteel van Beersel en het provinciaal domein van Huizingen.

Het tracé loopt vervolgens rond het Hallerbos op 2,5 km van de stad Halle, om daarna lichtjes naar het Zuidwesten af te buigen om Woutersbrakel te bereiken waar het de weg Tubeke-Waterloo en het dal van de « Hain » oversteekt.

Na het doortrekken van Haut-Ittre, loopt het tracé de stad Nijvel ten westen voorbij, waar de toegang tot de stad verwezenlijkt wordt door twee aansluitingswegen.

Op de grens van Arquennes bevindt zich de verkeerswisselaar met de autowegen Nijvel-Gouy en Nijvel-Gosselies. Op het grondgebied van de provincie Henegouwen buigt het tracé opnieuw af naar het zuidwesten langs Senefte en Familleureux, ontmoet het oude en het nieuwe kanaal van Charleroi-Brussel, de weg Bergen-Nijvel en sluit aan op de Waalse autoweg te Houdeng-Goegnies.

c) *Verschillende verbindingen, kunstwerken, parkings.*

Op dit traject bevinden zich 6 parkings, waarvan de belangrijkste die te Ruisbroek is gelegen, 1 000 m lang en 300 m breed zal zijn.

Het zal mogelijk zijn er een station-service, een motel, restaurant, camping, enz., in te richten.

Benevens de verkeerswisselaar van Arquennes en 10 toegangswegen, vergt de overschrijding van wegen en valleien het bouwen van een viadukt en 45 kunstwerken.

Andere werken zijn nauw verbonden met het bouwen van de autosnelweg :

1° de modernisering van een belangrijk net van secundaire wegen, met inbegrip van funderingen en verhardingen, voornamelijk van deze die toegang geven tot de autosnelweg of deze kruisen;

2° de verbinding Ruisbroek-Anderlecht die onmisbaar geworden is voor de ingebruikneming van de autosnelweg;

3° de zuidelijke omlegging van Halle die voorziet in een snelle toegang aan het verkeer dat van de wegen Brussel-Bergen en Brussel-Doornik komt;

- une berme centrale de 6,5 m;
- deux accotements latéraux de 2,5 m.

La capacité de trafic admissible est de 84 000 véhicules par jour. A la limite des communes de Nivelles et d'Arquennes se situe l'échangeur avec les autoroutes Nivelles-Charleroi et Nivelles-Gosselies.

Au-delà de cet échangeur, la plate-forme de l'autoroute a une largeur totale de 40 m, et comporte :

- deux chaussées dont chacune a une surface de roulement de 15,25 m. de large, constituée de 3 bandes de circulation de 3,75 m. et une bande de stationnement de 3 m.;
- une berme centrale de 6,50 m.;
- deux accotements latéraux de 2,50 m.

La capacité de trafic admissible sur ce tronçon sera de 54 000 véhicules par jour.

Dans un premier stade de réalisation, chaque chaussée comprendra une bande de circulation en moins, à savoir la bande intérieure.

Les profils en long adoptés comportent des pentes ne dépassant généralement pas 2,75 % et le tracé est formé d'une succession d'alignements droits reliés par des courbes de 2,500 m. minimum de rayon.

b) *Tracé.*

Le tronçon Drogenbos-Houdeng, en cours d'achèvement complet, débute à Drogenbos, à l'Est de la route Bruxelles-Mons, emprunte la vallée de la Senne par Ruisbroek et Lot, passe en vue du château de Beersel et du domaine provincial de Huizingen.

Le tracé contourne ensuite le bois de Hal, à 2,5 km de cette localité, puis s'infléchit légèrement vers le Sud-Ouest pour atteindre Wauthier-Braine où il croise la route Tubize-Waterloo et la vallée de l'« Hain ».

Après avoir traversé Haut-Ittre, le tracé passe à l'Ouest de Nivelles, où l'accès à la ville est réalisé par 2 itinéraires de raccordement.

A la limite d'Arquennes se situe l'échangeur avec les autoroutes de Nivelles-Gouy et Nivelles-Gosselies. Sur le territoire de la province du Hainaut, le tracé s'infléchit de nouveau vers le sud-ouest par Senefte et Familleureux, rencontre l'ancien canal et le nouveau canal Charleroi-Bruxelles, la route Mons-Nivelles et se raccorde à l'autoroute de Wallonie à Houdeng-Goegnies.

6) *Liaisons diverses, ouvrages d'art et parkings.*

Sur ce parcours, on rencontre 6 parkings dont le plus important, situé à Ruisbroek, aura 1 000 m de longueur et 300 m de largeur.

Il sera possible d'y aménager une station service, un motel, un restaurant, un camping, etc.

Outre l'échangeur d'Arquennes et 10 accès routiers, la traversée des routes et vallées à nécessité la construction d'un viaduc et de 45 ouvrages d'art.

D'autres travaux sont liés à ceux de la construction de l'autoroute :

1° la modernisation d'un réseau important de chaussées secondaires, fondations et revêtements inclus, notamment des chaussées donnant accès à l'autoroute ou croisant celle-ci;

2° la liaison de Ruisbroek à Anderlecht, rendue indispensable pour la mise en service de l'autoroute;

3° le contournement sud de Hal qui assurera un accès rapide au trafic venant des routes de Bruxelles-Mons et Bruxelles-Tournai;

- 4° de noordelijke toegangsweg van Nijvel;
- 5° te Familleureux, de verkeerswisselaar met de verbinding La Louvière's Gravenbrakel;
- 6° de zuidelijke omlegging van Nijvel.

d) *Uitvoeringsprogramma der werken.*

Er werd besloten de uitvoering der werken te splitsen in grondwerk- en verhardingsfasen. Elk van deze fasen werd verdeeld in meerdere percelen die het voorwerp uitmaken van afzonderlijke overeenkomsten.

De grondwerkpercelen omvatten in de eerste plaats de grondwerken voor uitgraving van teelaarde of gronden van allerlei aard, het verwezenlijken van de ophogingen op de autosnelweg, de toegangsarmen, de parkings en de secundaire wegen, het verwerken van teelaarde op de midden- en zijbermen, het bouwen van onderliggende kunstwerken, de funderingen en verhardingen van secundaire wegen en de inrichtingen voor de afvoer van bovengronds water en draineerwater.

De verhardingspercelen omvatten allerhande grondwerken, een deel van de werken van waterafvoer alsmede funderingen en verhardingen van de autoweg.

De minimumdikte van de rijbaan bedraagt 75 cm; zij bestaat uit een laag zand van 35 cm, als draineerlaag, een laag van 18 cm mager beton en een koolwaterstofverharding van 22 cm in 4 lagen, hetzij 12 cm dichte omhulde verharding en 10 cm asfaltbeton.

De verhardingen der bruggen worden uitgevoerd in een laag van 5 cm asfaltbeton.

De bovenliggende bruggen, de viadukt n° 8 en deze te Halle, en de werken van de omlegging van Nijvel en van de verbinding Ruisbroek-Anderlecht maken nog het voorwerp uit van afzonderlijke overeenkomsten.

e) *Tabellen met bijzonderheden en de kostprijs der werken.*

Deze werken hebben het noodzakelijk gemaakt, zeer belangrijke middelen aan te weden, zoals men kan opmaken uit de hiernavolgende samenvattende tabellen, waarin de hoeveelheden van de belangrijkste uitgevoerde posten en de kostprijs van deze verwezenlijkingen werden opgenomen.

De eerste tabel heeft betrekking op de autosnelweg, verdeeld in drie secties, met inbegrip van de verkeerswisselaars van Arquennes en Familleureux evenals van het geheel der gebouwde of gemoderniseerde secundaire wegen.

De eigenlijke Autosnelweg E10 van Drogenbos tot Houdeng heeft een totale lengte van 38,856 km. Nochtans dient rekening te worden gehouden met het bouwen op de verkeerswisselaars, van vertakkingen vanwaar de autosnelwegen Nijvel-Gosselies, Nijvel-Charleroi en de verbinding La Louvière's-Gravenbrakel beginnen, in dit geval respectievelijk 3 350 m, 750 m en 3 130 m autosnelweg met een platform van 32,50 m.

Alle verhoudingen in acht genomen, komt het bouwen van deze 7 230 m overeen met 5 874 m autosnelweg van 40 m breedte.

De gemiddelde globale kostprijs per km autosnelweg, de onteigeningswerken inbegrepen, bedraagt dus 101 790 583 F.

De tweede tabel geeft bijzonderheden en de kostprijzen van de drie belangrijke verbindingen: Ruisbroek-Anderlecht, zuidelijke omlegging van Halle en noordelijke toegangsweg te Nijvel.

De laatste tabel van de bijzonderheden samen van het geheel der werken: autosnelweg E10 en de hiermee samenhangende werken waarvan de totale kostprijs 5 042 096 705 F belooft, waaronder 880 000 000 F voor de onteigeningen.

- 4° l'accès nord de Nivelles;
- 5° à Familleureux, l'échangeur avec la liaison La Louvière - Braine-le-Comte;
- 6° le contournement sud de Nivelles.

d) *Programme d'exécution des travaux.*

Il a été décidé de scinder l'exécution des travaux en phases de terrassement et phases de revêtement. Chacune de ces phases est divisée en plusieurs lots qui font l'objet de marchés séparés.

Les lots de terrassement comportent, en ordre principal, les terrassements en déblais de terres arables ou de toute nature, la réalisation des remblais sur l'autoroute, les branches d'accès, les parkings et les routes secondaires, la mise en œuvre des terres arables sur les berges et accotements, la construction des ouvrages d'art inférieurs, les fondations et revêtements des chaussées secondaires et les dispositifs d'évacuation des eaux de ruissellement et de drainage.

Les lots de revêtement comportent des terrassements de toute nature, une partie des travaux d'évacuation des eaux et les fondations et revêtements de l'autoroute.

L'épaisseur minimum de la chaussée est de 75 cm, elle est composée d'une couche de sable de 35 cm, destinée à constituer une couche drainante, d'une couche de 18 cm de béton maigre et d'un revêtement hydrocarboné de 22 cm en 4 couches, soit 12 cm d'enrobés denses et 10 cm de béton asphaltique.

Les revêtements des ponts sont exécutés en une couche de 5 cm de béton asphaltique.

Les ponts supérieurs, le viaduc n° 8 et celui de Hal, ainsi que les travaux de contournement de Nivelles et de la liaison Ruisbroek-Anderlecht font encore l'objet de marchés séparés.

e) *Tableaux des caractéristiques et coût des travaux.*

Ces travaux ont nécessité la mise en œuvre de moyens très importants, ainsi qu'on peut s'en rendre compte sur les tableaux récapitulatifs ci-après, ces tableaux reprenant les quantités des principaux postes exécutifs et le coût de ces réalisations.

Le premier tableau a trait à l'autoroute, divisée en trois sections, y compris les échangeurs d'Arquennes et de Familleureux, ainsi qu'à l'ensemble des routes secondaires construites ou modernisées.

L'autoroute E10 proprement dite, de Drogenbos à Houdeng, a une longueur totale de 38,856 km. Cependant, il y a lieu de tenir compte de la construction, aux échangeurs, des branches de départ des autoroutes Nivelles-Gosselies, Nivelles-Charleroi et de la liaison La Louvière - Braine-le-Comte, en l'occurrence, respectivement 3 350 m, 750 m et 3 130 m d'autoroute ayant une plate-forme de 32,50 m.

Toutes proportions gardées, la construction de ces 7 230 m correspond à celle de 5 874 m d'autoroute de 40 m de largeur.

Le coût moyen global par km d'autoroute, frais d'expropriations inclus, s'établit donc à 101 790 583 F.

Le second tableau donne les caractéristiques et coûts des trois liaisons importantes: Ruisbroek-Anderlecht, contournement sud de Hal, et accès nord à Nivelles.

Le dernier tableau résume les caractéristiques de l'ensemble des travaux: autoroute E10 et travaux connexes dont le coût total s'élève à 5 042 096 705 F, sur lesquels 880 000 000 F sont destinés à des expropriations.

Autosnelweg E10 — Vak Drogenbos-Houdeng-Goegnies. | Autoroute E10 — Tronçon Drogenbos-Houdeng-Goegnies.

	Sectie I Drogenbos- Woutersbrakel — Section I Drogenbos Wauthier-Braine	Sectie II Woutersbrakel- Nijvel — Wauthier-Braine- Nivelles	Sectie III Nijvel- Houdeng — Section III Nivelles- Houdeng	Totaal Autosnelweg — Total Autoroute	
Lengten :					Longueurs :
— autosnelweg E10	14 050	10 390	13 876	38 856	— autoroute E10.
— dubbele verakkingen verkeerswisselaar	—	—	5 874	5 874	— branches doubles d'échangeur.
			19 750	44 730	
Kunstwerken :					Ouvrages :
Viadukten		596 m		596 m	Viaducs.
Bruggen :					Ponts :
Over gewone wegen of aan verkeerswisselaars	7	5	8	20	sur routes ord. ou aux échangeurs de circulation.
Over spoorwegen	1	1	1	3	sur chemin de fer.
Over rivieren of kanalen	3	—	2	5	sur rivière ou canal.
Bovenliggend t.o.v. de autosnelweg ...	8	4	5	17	supérieur par rapport à l'autoroute
	19	10	16	45	
Koker					Pertuis
Beton (m³)	49 094	34 856	43 300	127 350	Béton (m³)
Wapeningen (t)	3 402	2 775	4 166	10 343	Armatures (Tonnes).
Parkings	2	2	2	6	Parkings.
Grondwerken (m³)					Terrassements (m³).
Uitgraven van teelaarde	628 600	434 300	555 300	1 618 200	Déblais terres arables.
Verwerken van teelaarde	382 800	349 800	524 400	1 257 000	Mise en œuvre terres arables.
Uitgravingen in de aanname	7 093 700	3 135 800	4 243 700	14 473 200	Déblais dans l'entreprise.
Uitgravingen in de ontginningszones ...		364 500	1 909 800	2 274 300	Déblais dans zones de prélèvement.
Ophogingen	5 339 700	2 072 300	4 243 700	11 655 700	Remblais.
Draineerzand	560 200	438 100	937 000	1 935 000	Sables drainants.
Verhardingen (m²) :					Revêtements (m²).
Autosnelweg	538 300	420 000	647 000	1 605 300	Autoroute.
Secundaire wegen	146 500	91 700	153 900	392 100	Routes secondaires.
Kostprijs der werken F	1 204 760 285	800 366 591	1 779 850 903	3 784 977 779	Coût des travaux F.
Kostprijs der onteigeningen F.	446 416 000	171 699 000	150 000 000	768 115 000	Coût des expropriations F.
Totale kostprijs	1 651 176 285	972 065 591	1 929 850 903	4 553 092 779	Coût total.
Gemiddelde kostprijs per Km :					Coût moyen par km.
Autosnelweg E10 :					Autoroute E10.
Werken	85 748 063	73 266 586	128 268 297	97 410 381	Travaux.
Werken en onteigeningen	117 521 443	88 935 552	139 078 329	117 178 628	Travaux et expropriations.
Autosnelweg E10 + verkeerswisselaars					Autoroute E10 et échangeurs.
Werken	85 748 063	73 266 586	90 119 033	84 618 327	Travaux.
Werken + onteigeningen	117 521 443	88 935 552	97 713 969	101 790 583	Travaux et expropriations.

Autosnelweg E10 — Samengaannde werken.

Autoroute E10 — Travaux connexes.

	Verbinding Ruisbroek- Anderlecht — Liaison Ruisbroek- Anderlecht	Zuidelijke Omlegging en viadukt v. Halle — Contournement sud et viaduc de Hal	Noordelijke Toegang van Nijvel — Accès nord de Nivelles	Totaal samen- gaande werken — Total travaux connexes	
Lengte (m)	4 200	3 040	2 370	9 610	Longueur (m).
<i>Kunstwerken.</i>					<i>Ouvrages d'art.</i>
Viadukten	—	388 m	—	388 m	Viaducs.
Bruggen over gewone wegen	—				Ponts sur routes ordinaires.
Bruggen over spoorwegen	1			1	Ponts sur chemins de fer.
Bruggen over rivieren	1			1	Ponts sur rivières.
Bovenliggende bruggen	—		1	1	Ponts supérieurs.
	2		1	3	
Beton (m³)	938	8 168	1 944	11 050	Béton (m³).
Wapeningen (t)	89	699	165	953	Armatures (t).
<i>Grondwerken (m³)</i>					<i>Terrassements (m³).</i>
Uitgraven van teelaarde	21 700	29 700	131 700	183 100	Déblais terres arables.
Verwerken van teelaarde	9 800	—	32 000	41 800	Mise en œuvre terres arables.
Uitgravingen in de aanneming	228 800	218 900	659 300	1 107 000	Déblais dans l'entreprise.
Ophogingen	84 100	89 200	161 100	334 400	Remblais.
Draineerzand (m²)	31 200	40 600	80 300	152 100	Sables drainants.
Verhardingen (m³)	71 000	73 800	124 300	269 100	Revêtements (m³).
Kostprijs der Werken F	62 659 176	135 923 637	178 536 113	377 118 926	Coût des Travaux (F).
Kostprijs der onteigeningen	23 218 000	50 366 000	38 301 000	111 885 000	Coût des expropriations.
Totale kostprijs	85 877 176	186 289 637	216 837 113	489 003 926	Coût total.

Autosnelweg E10-Drogenbos-Houdeng-Goegnies.

Autoroute E10-Drogenbos-Houdeng-Goegnies.

	Autosnelweg en secundaire wegen — Autoroute et routes secondaires	Samengaannde werken — Travaux connexes	Totaal werken — Total travaux	
Lengten :				Longueur :
— Autosnelweg E10	38 856			— Autoroute E10.
— Vertakkingen verkeerswisselaars	5 874			— Branches d'échangeurs.
	44 730			
— Samengaannde werken	—	9 610		— Travaux connexes.
<i>Kunstwerken :</i>				<i>Ouvrages d'art :</i>
Viadukten	596 m	388 m	22	Viaducs.
Bruggen over gewone wegen of aan verkeers- wisselaars	20	—	20	Ponts sur routes ordinaires et aux échan- geurs.
over spoorwegen	3	1	4	sur chemins de fer.
over rivieren of kanalen	5	1	6	sur rivières ou canaux.
bovenliggend t.o.v. de autosnelweg	17	1	18	supérieurs par rapport à l'autoroute.
	45	3	48	

	Autosnelweg en secundaire wegen — Autoroute et routes secondaires	Samengaande werken — Travaux connexes	Totaal werken — Total travaux	
Koker	1		1	Pertuis.
Beton (m³)	127 350	11 050	138 400	Béton (m³).
Wapeningen (t)	10 343	953	11 296	Armatures (t).
Parkings	6	—	6	Parkings.
<i>Grondwerken (m³) :</i>				<i>Terrassements (m³) :</i>
Uitgraven van teelaarde	1 618 200	183 100	1 801 300	Débais terres arables.
Verwerken van teelaarde	1 257 000	41 800	1 298 800	Mise en œuvre terres arables.
Uitgravingen in de aanneming	14 473 200	1 107 000	15 580 200	Débais dans l'entreprise.
Uitgravingen in de ontginningszones	2 274 300	—	2 274 300	Débais dans zones de prélèvement.
Ophogingen	11 655 700	334 400	11 990 100	Remblais.
Draaineerzanden	1 935 000	152 100	2 087 400	Sables drainants.
<i>Verhardingen (m²) :</i>				<i>Revêtements (m²) :</i>
Autosnelweg	1 605 300	—	2 266 500	Autoroute.
Secundaire wegen	392 100	—	—	Routes secondaires.
Samengaande werken	—	269 100	—	Travaux connexes.
Kostprijs der werken	3 784 977 779	377 118 926	4 162 096 705	Coût des travaux.
Kostprijs der onteigeningen	768 115 000	111 885 000	880 000 000	Coût des expropriations.
Totale kostprijs	4 553 092 779	489 003 926	5 042 096 705	Coût total.

f) Staat van vordering der werken op 1 januari 1972.

Begin der werken : 9 juni 1967.

Begin 1972 zijn in totaal 24 980 m autosnelweg in gebruik evenals verschillende verbindingen en een belangrijk net van secundaire wegen.

Vanaf 22 mei 1969 werd een eerste vak voor het verkeer opengesteld van Drogenbos tot Halle; het bevatte 8 206 m eigenlijke autosnelweg, een vlugge verbinding van Ruisbroek naar Anderlecht, een invalsweg naar Halle, evenals de omlegging van deze stad langs het zuiden die eveneens een directe toegang geeft tot de wegen n° 7 Brussel-Bergen en n° 8 Brussel-Doornik.

Op 6 december 1969 werd een tweede vak van 5 844 m lengte in gebruik genomen vanaf Halle tot Woutersbrakel met uitweg op de provinciale baan Tubeke-Waterloo.

De sectie Woutersbrakel-Nijvel, opengesteld op 25 juni 1971, strekt zich uit over een traject van 10 930 m waarvan 588,63 m voor de viadukt van Woutersbrakel.

De noordelijke omlegging van Nijvel, vanaf beginpunt 20,3 m van Nijvel, met een lengte van 2 370 m eindigend te Baulers op de steenweg op Brussel, werd voor het verkeer geopend op 22 december 1971.

Vanaf heden kan de weggebruiker die van Brussel komt en zich naar La Louvière of Charleroi wil begeven, de autosnelweg tot Nijvel gebruiken, de Nationale weg n° 6 over ongeveer 10 km en de Waalse autosnelweg langs de toegang te Manage waar men de richting Bergen of Charleroi kan kiezen.

f) Etat d'avancement des travaux au 1^{er} janvier 1972.*Début des travaux : 9 juin 1967.*

Au début de 1972 sont en service : un total de 24 980 m d'autoroute ainsi que plusieurs liaisons et un important réseau de routes secondaires.

Dès le 22 mai 1969, un premier tronçon a été ouvert à la circulation, de Drogenbos à Hal : il comportait 8 206 m d'autoroute proprement dite, une liaison rapide de Ruisbroek à Anderlecht, une pénétration vers Halle, ainsi que le contournement de cette ville par le sud, permettant ainsi un accès direct aux routes N° 7 Bruxelles-Mons et N° 8 Bruxelles-Tournai.

Le 6 décembre 1969, un second tronçon, long de 5 844 m, était mis en service depuis Hal jusqu'à Wauthier-Braine, avec débouché sur la route provinciale Tubize-Waterloo.

La section Wauthier-Braine-Nivelles, inaugurée le 25 juin 1971, s'étend sur un parcours de 10 930 m, dont 588,63 m pour le viaduc de Wauthier-Braine.

Le contournement nord de Nivelles, depuis la cumulée 20,3 m de Nivelles, long de 2 370 m et se terminant à Baulers sur la chaussée de Bruxelles, a été ouvert au trafic le 22 décembre 1971.

Dès à présent, l'usager venant de Bruxelles et désireux de se rendre à La Louvière ou à Charleroi peut emprunter l'autoroute jusqu'à Nivelles, la route nationale n° 6 sur environ 10 km et atteindre l'autoroute de Wallonie par l'accès de Manage où la dispersion est possible vers Mons ou Charleroi.

Deze reisinwegen naar Bergen en Charleroi leiden tot langere trajecten dan deze langs de nationale wegen 5 en 7, maar vermijden de doortocht van stedelijke centra zoals Tubeke, 's-Gravenbrakel of zoals St.-Genesius-Rode, Waterloo, Mont St.-Jean en Gosselies.

g) *Werken in uitvoering op 1 januari 1972.*

Vak Nijvel-Houdeng-Goegnies van de autoweg E10.
Lengte : 13,876 km.

De drie loten grondwerken, die 6 708 000 m³ uitgravingen en 4 248 000 m³ ophogingen vereisten, werden beëindigd in september 1971.

Deze werken omvatten de belangrijke verkeerswisselaar van Arquennes met het beginpunt van de autowegen Nijvel-Gosselies en Nijvel-Charleroi.

Te Familleureux bevindt zich de verkeerswisselaar met de toekomstige verbinding 's-Gravenbrakel-La Louvière, waarvan het begin eveneens deel uitmaakt van het huidig programma.

De zestien kunstwerken zijn beëindigd. Het is zo dat de bruggen 20 te Nijvel en 25 te Arquennes van heden af reeds gebruikt worden op de Nationale weg n° 6 Nijvel-La Louvière.

De verhardingen over een totale oppervlakte van 647 000 m² werden aanbesteed voor een totaal bedrag van 551 628 134 F.

Deze werken zijn aan de gang sedert 2 augustus 1971.

De openstelling van dit vak wordt voorzien voor eind 1972, zodat derhalve het volledig traject van de autoweg E10 van Brussel tot aan de Waalse autoweg is aangelegd.

4. Autosnelweg A54 Nijvel-Gosselies

a) *Technische gegevens en tracé.*

Het tracé van de autosnelweg Nijvel-Gosselies begint te Arquennes op de autoweg Brussel-Parijs, loopt naar het westen langs Petit-Rœulx, daarna naar het zuiden langs Buzet, Luttre en Viesville en sluit aan met de Waalse autosnelweg door de verkeerswisselaar van Thiméon.

De totale lengte van deze verbinding bedraagt 13,6 km, de verkeerswisselaar van Thiméon, verwezenlijkt door de Dienst der Autowegen van Henegouwen niet meegerekend.

De totale breedte van het platform van de autoweg is 32,50 m.

Dit platform onvat :

- de twee rijbanen van 10,50 m breedte, elk van beide samengesteld uit twee verkeersstroken van 3,75 m en een stationeerstrook van 3 m;
- een middenberm van 6,50 m;
- twee zijbermen van 2,50 m.

De toelaatbare verkeerscapaciteit op deze autoweg zal 30 000 voertuigen per dag bedragen.

b) *Uitvoeringsprogramma der werken.*

De werken omvatten in de eerste plaats de verwezenlijking van 1 420 000 m³ uitgravingen, 800 000 m³ ophogingen, het plaatsen van verhardingen over een totale oppervlakte van 390 000 m² en het bouwen van 12 kunstwerken.

Zij werden gesplitst in vier loten, hetzij drie loten met indeling per vak, van de grondwerken, de kunstwerken en

Ces itinéraires vers Mons et Charleroi conduisent à des trajets plus longs que ceux qui empruntent les routes nationales 5 et 7, mais permettent d'éviter la traversée de centres urbains tels que Tubize, Braine-le-Comte ou Rhode-St.-Genèse, Waterloo, Mont St.-Jean et Gosselies.

g) *Travaux en cours d'exécution au 1^{er} janvier 1972.*

Tronçon Nivelles-Houdeng-Goegnies de l'autoroute E.10.
Longueur : 13,876 km.

Les trois lots de terrassements comportant 6 780 800 m³ de déblais et 4 248 000 m³ de remblais ont été terminés au mois de septembre 1971.

Ces travaux comprennent l'important échangeur d'Arquennes, avec le départ des autoroutes Nivelles-Gosselies et Nivelles-Charleroi.

A Familleureux se situe l'échangeur avec la future liaison Braine-le-Comte-La Louvière, dont le départ fait également partie du présent programme.

Les seize ouvrages d'art sont terminés. C'est ainsi que les ponts n° 20 à Nivelles et n° 25 à Arquennes sont d'ores et déjà utilisés sur la route nationale n° 6 Nivelles-La Louvière.

Les revêtements d'une surface totale de 647 000 m² ont été adjugés pour un montant total de 551 628 134 F.

Ces travaux sont en cours depuis le 2 août 1971.

La mise en service de ce tronçon est prévue pour la fin de 1972, établissant ainsi le parcours complet de l'autoroute E10 de Bruxelles jusqu'à l'autoroute de Wallonie.

4. Autoroute A54 Nivelles-Gosselies.

a) *Données techniques et tracé.*

Le tracé de l'autoroute Nivelles-Gosselies s'amorce à Arquennes, sur l'autoroute Bruxelles-Paris, se dirige vers l'ouest, par Petit-Rœulx, puis vers le sud, par Buzet, Luttre et Viesville, et se raccorde à l'autoroute de Wallonie, par l'échangeur de Thiméon.

La longueur totale de cette liaison est de 13,6 km, non compris l'échangeur de Thiméon réalisé par le Service des Autoroutes du Hainaut.

La largeur totale de la plate-forme de l'autoroute est de 32,50 m.

Cette plate-forme comprend :

- les deux chaussées de 10,50 m de largeur, constituées chacune de deux bandes de circulation de 3,75 m et d'une bande de stationnement de 3 m;
- une berme centrale de 6,50 m;
- deux accotements latéraux de 2,50 m.

La capacité admissible de trafic sur cette autoroute sera de 30 000 véhicule par jour.

b) *Programme d'exécution des travaux.*

Les travaux comportent, en ordre principal, la réalisation de 1 420 000 m³ de déblais, de 800 000 m³ de remblais, la pose des revêtements sur une surface totale de 390 000 m² et la construction de 12 ouvrages d'art.

Ces travaux ont été scindés en quatre lots, soit 3 lots répartissant par tronçon les terrassements, les ouvrages d'art

de verharding van één rijweg, terwijl het vierde lot bestaat in de verharding van de tweede rijweg.

De grondwerken zijn thans beëindigd en het bouwen van de kunstwerken is voltooid.

Het volledig einde der werken en de ingebruikneming van de twee rijwegen is voorzien voor half 1972.

5. Zuidwestelijke Ring van Brussel.

Vak Ukkel - Groot-Bijgaarden.

De autoringweg, draaischijf van Brussel, heeft als bestemming, zowel voor het doorgaand als voor het verkeer naar het centrum, een directe noord-zuid verbinding te verzekeren.

De bestaande sectie die de Autowegen naar Antwerpen en Oostende verbindt, dient verlengd te worden naar het zuidwesten tot waar zij de autoweg naar Parijs ontmoet. Dit vak, genaamd « zuidwestelijke ring van Brussel » wordt ingeschreven in het traject E10 vanaf de vertrekpunten van de autosnelwegen naar Antwerpen en Parijs. Langs de andere kant, en afwijkend van dit traject bereikt hij langs het zuiden de verkeerswisselaar van de toekomstige autosnelweg Ukkel-Waterloo.

a) Tracé.

Het zuidwestelijk vak van de Ring begint dus te Ukkel op 650 m ten oosten van de steenweg op Alsemberg waar een toegang het verwisselen van het verkeer in alle richtingen verzekert. Via een viadukt die een semi-industriële zone oversteeft, bereikt de Ring de verkeerswisselaar van Vorst, vertrekpunt van de autosnelweg Brussel-Bergen-Parijs en van zijn indringing naar het stadscentrum langs de Britse II^e Legerlaan.

Na een tweede viadukt die de spoorweg Brussel-Bergen overbrugt, loopt hij uit op de verkeerswisselaar van de toekomstige noord-zuidelijke nijverheidslaan van de Brusselse agglomeratie.

Over het kanaal Brussel-Charleroi bereikt hij de steenweg op Bergen.

De Pedevallei wordt overgestoken door een dubbele viadukt die opgenomen wordt in de verkeerswisselaar met de autoweg van Kortrijk. Deze laatste wordt vervolledigd door een toegang tot de toekomstige universitaire kliniek van Anderlecht en tot verschillende lokale wegen.

Op de grens van de gemeenten Anderlecht en Dilbeek bevindt zich de verkeerswisselaar met de Shakespearelaan, verwezenlijkt in stedelijke indringingsautoweg. Het grondgebied van Dilbeek, beurtelings over uitgravingen en over ophogingen, doorkruisend, overbrugt de autoweg de steenweg op Ninove en verenigt zich te Groot-Bijgaarden met de bestaande Noordelijke sectie van de Ring aan het vertrekpunt van de autoweg Brussel-Oostende.

b) Voornaamste bijzonderheden.

De zuidwestelijke ring Ukkel - Groot-Bijgaarden heeft een totale lengte van 12,684 km. Hij omvat 4 secties, voorgesteld als programma van werken.

Het type-dwarsprofiel is dat van een stedelijke autosnelweg met twee afzonderlijke rijbanen, de totale breedte van het platform bedraagt 40 m, iedere rijbaan omvat 3 verkeersstroken van 3,75 m en een stationeerstrook van 3 m; de middenberm meet 6,50 m en de zijbermen 2,50 m.

et le revêtement d'une chaussée, le quatrième lot constituant le revêtement de la seconde chaussée.

Les terrassements sont actuellement terminés, la construction des ouvrages d'art est achevée.

La fin complète des travaux et la mise en service des deux chaussées est prévue pour le milieu de l'année 1972.

5) Ring sud-ouest de Bruxelles.

Tronçon Uccle - Grand-Bigard.

Le ring autoroutier, plaque tournante de Bruxelles, est destiné à assurer, tant à la circulation de transit que de pénétration, une liaison directe nord-sud.

La section existante, reliant les autoroutes d'Anvers et d'Ostende, doit être prolongée vers le sud-ouest jusqu'à sa rencontre avec l'autoroute de Paris. Ce tronçon, appelé ring sud-ouest de Bruxelles, s'inscrit dans l'itinéraire E10, aux points de départ des autoroutes d'Anvers et de Paris. D'autre part, débordant cet itinéraire, il atteint, par le sud, l'échangeur de la future autoroute Uccle-Waterloo.

a) Tracé.

Le tronçon sud-ouest du ring débute donc à Uccle, à 650 m à l'est de la chaussée d'Alsemberg où un accès assure les échanges de trafic dans toutes les directions. Franchissant, par viaduc, une zone semi-industrielle, le ring atteint l'échangeur de Forest, point de départ de l'autoroute Bruxelles-Mons-Paris et de sa pénétration vers le centre de la ville par le boulevard de la II^e Armée britannique.

Après un second viaduc enjambant le chemin de fer Bruxelles-Mons, il aboutit à l'échangeur du futur boulevard industriel nord-sud de l'agglomération bruxelloise.

Passé le canal Bruxelles-Charleroi, il atteint la chaussée de Mons.

La vallée de la Pède est franchie par un double viaduc s'intégrant dans l'échangeur de l'autoroute de Courtrai. Ce dernier se complète d'un accès au futur hôpital universitaire d'Anderlecht et à diverses voiries locales.

A la limite des communes d'Anderlecht et de Dilbeek se situe l'échangeur du boulevard Shakespeare, réalisé en autoroute urbaine de pénétration. Traversant le territoire de Dilbeek, alternativement en déblais et remblais, l'autoroute passe au-dessus de la chaussée de Ninove et rejoint à Grand-Bigard la section nord existante du ring au point de départ de l'autoroute Bruxelles-Ostende.

b) Caractéristiques principales.

Le ring sud-ouest Uccle - Grand-Bigard a une longueur totale de 12,684 km. Il comporte 4 sections proposées comme programme des travaux.

Le profil en travers type est celui de l'autoroute urbaine à 2 chaussées séparées, la largeur totale de la plateforme étant de 40 m; chaque chaussée comporte 3 bandes de circulation de 3,75 m et une bande de stationnement de 3 m, la berme centrale est de 6,50 m et les accotements latéraux de 2,50 m.

Benevens de 5 verkeerswisselaars met autosnelwegen en de 8 toegangen tot verschillende steenwegen, zal het vak het bouwen van 4 viadukten omvatten, van een koker over de Zenne en van 44 bruggen (waarvan 20 in de verkeerswisselaars) en het verwezenlijken van 2 300 000 m³ uitgravingen en 5 000 000 m³ ophogingen en de verwerking van 450 000 m³ teelaarde en 510 000 m² verhardingen.

c) *Uitvoeringsprogramma der werken* : 1 januari 1972.

De studie van de sectie Ukkel-Steenweg op Bergen is beëindigd; zij is aan de gang voor de sectie Steenweg op Bergen-Steenweg op Ninove en voor de rest is de voorstudie beëindigd. Sommige werken zijn aangevat in het kader van het Wegenfonds volgens het vijfjarenplan van het Departement van Openbare Werken.

Zij moeten voortgezet worden ten laste van de Intercommunale B1 en dit overeenkomstig haar statuten.

De onteigeningen worden reeds verwezenlijkt, te weten deze die het bouwen van de hiernabeschreven reeds aangevatte en aanbestede werken moeten toelaten.

Anderse onteigeningen worden uitgevoerd.

De heden aan de gang zijnde werken zijn :

De koker over de Zenne te Drogenbos en de viadukt n^o 33 die de spoorweg Brussel-Bergen en de verbinding Ruisbroek-Anderlecht overspant.

Anderzijds heeft de Intercommunale B1 zelf het bouwen van brug n^o 30 over het Kanaal Brussel-Charleroi aangevat.

Het bouwen van deze belangrijke kunstwerken is erop gericht om later de uitvoering van de grond- en verhardingswerken te vergemakkelijken. Deze worden gesplitst in 4 secties :

1^o van de verkeerswisselaar Brussel-Parijs tot de steenweg op Bergen : lengte 2 448 meter.

2^o van de steenweg op Bergen tot de steenweg op Ninove : lengte 3 686 meter.

3^o van de steenweg op Ninove tot de steenweg op Gent : lengte 4 184 meter.

4^o van de verkeerswisselaar Brussel-Parijs tot 650 meter ten oosten van de steenweg op Alseberg : lengte 2 365 meter.

In het voorgestelde programma van de aanbestedingen en van de werken, wordt de ingebruikneming gespreid van eind 1974 tot eind 1977.

Daar de verbinding E10 de sectie IV van de zuidwestelijke Ring (Vorst-Ukkel) niet omvat, zal deze dus eind 1976 volledig verwezenlijkt zijn.

Sectie I, die de belangrijke verkeerswisselaar van Vorst met de E10 bevat, werd zopas aanbesteed; de laagste inschrijving was 398 452 042 F en de werken begonnen op 6 maart 1972.

d) *Kostprijs der werken.*

I. — Aangenomen uitgaven :

Onteigeningen	588 950 000
Werken in uitvoering	913 875 707

II. — Vermoedelijke te verlenen kredieten :

Onteigeningen	1 420 000 000
Werken	3 935 000 000
	6 857 825 707

Outre les cinq échangeurs autoroutiers et les huit accès à diverses chaussées, le tronçon comportera la construction de 4 viaducs, d'un pertuis sur la Senne et de 44 ponts (dont 20 aux échangeurs) et la réalisation de 2 300 000 m³ de déblais, 5 000 000 m³ de remblais, 450 000 m³ de mise en œuvre de terres arables et 510 000 m² de revêtements.

c) *Programme d'exécution des travaux* : 1^{er} janvier 1972.

L'étude de la section Uccle-chaussée de Mons est terminée; elle est en cours pour la section chaussée de Mons-chaussée de Ninove et, pour le reste l'étude de l'avant-projet est achevée. Certains travaux ont été entamés dans le cadre du Fonds des Routes et selon le programme quinquennal du département des Travaux publics.

Ils doivent être poursuivis à charge de l'Intercommunale B1, conformément aux statuts de celle-ci.

Des expropriations ont déjà été réalisées, à savoir celles qui permettent la construction des travaux déjà entamés et adjugés décrits ci-après.

D'autres expropriations sont en cours.

Les travaux actuellement en cours sont :

Le pertuis sur la Senne à Drogenbos ainsi que le viaduc n^o 33 surplombant le chemin de fer Bruxelles-Mons et la liaison Ruisbroek-Anderlecht.

D'autre part, l'Intercommunale B1 elle-même mis en chantier le pont n^o 30 sur le canal Bruxelles-Charleroi.

La construction de ces importants ouvrages est destinée à faciliter ultérieurement l'exécution des travaux de terrassement et de revêtement. Ceux-ci sont scindés en 4 sections :

1^o de l'échangeur Bruxelles-Paris à la chaussée de Mons : longueur 2 448 mètres.

2^o de la chaussée de Mons à la chaussée de Ninove : longueur 3 686 mètres.

3^o de la chaussée de Ninove à la chaussée de Gand : longueur 4 184 mètres.

4^o de l'échangeur Bruxelles-Paris à 650 mètres à l'est de la chaussée d'Alseberg : longueur 2 365 mètres.

Le programme proposé des adjudications et des travaux prévoit une mise en service s'étalant entre la fin de 1974 et la fin 1977.

La liaison E10, ne comprenant pas la section IV du ring sud-ouest (Forest-Uccle), serait donc complètement réalisée à la fin de 1976.

La section I, comportant l'important échangeur de Forest avec l'E10, vient d'être mise en adjudication; la plus basse soumission a été de 398 452 042 F et les travaux ont débuté le 6 mars 1972.

d) *Coût des travaux.*

I. Dépenses engagées :

Expropriations	588 950 000
Travaux en cours	913 875 707

II. — Crédits probables restant à attribuer :

Expropriations	1 420 000 000
Travaux	3 935 000 000
	6 857 825 707

B. — De E3.

1. *Stand van de verwezenlijkingen van de Intercommunale vereniging voor de autoweg E3 op 30 april 1972.*

In 1971 kon overgegaan worden tot de ingebruikstelling van de volgende autosnelwegvakken :

27 april 1971 : E3, richting van Gent naar Antwerpen (tweede rijbaan);

5 juni 1971 : E3, tweede rijbaan tussen Rekkem en Kortrijk.

28 december 1971 : E3, richting van Gent naar Kortrijk (eerste rijbaan).

Intussen werden telefonische oproepkasten opgesteld en op de wachtposten van de verkeersbrigades van de Rijks-wacht aangesloten. Op 19 mei 1971 was het volledige parcours Gent-Antwerpen met noodtelefoons uitgerust en op 21 oktober 1971 alle autosnelwegen ten noorden van de Schijnpoortweg (Antwerpen).

Wat de verlichting betreft, was op Kerstavond 24 december 1971 het ganse traject Zwijnaarde-Antwerpen tot Merksem en « Leugenberg » doorlopend verlicht.

Daardoor is een autowegverbinding tot stand gekomen tussen Antwerpen en de Franse grens.

Hierna volgt een overzicht van de op 30 april 1972 in gebruik zijnde wegvakken :

tweebaans :

Rekkem-Kortrijk	9,3 km
Zwijnaarde-Borgerhout	60,4 km
Borgerhout-Ranst	10,3 km

eenbaans :

Zwijnaarde-Kortrijk	38,0 km
Zoersel-Turnhout	16,8 km
	134,8 km

E10 : Borgerhout-Merksem	10,3 km
A12 : Merksem-Hoevenen	5,0 km
Havenweg-Gent	6,6 km
	156,7 km

Het verkeer heeft op onverhoopte wijze bezit genomen van de autosnelweg.

Verkeerstellingen op een werkdag in oktober 1971 gaven volgende uitslagen :

Plaats	Aantal voertuigen	% vrachtwagens en autobussen
Berchem (Antw.)	79 600	25 %
Haasdonk	27 300	34 %
Beervelde	20 200	41 %
Zwijnaarde	22 100	40 %

Men kan uit deze cijfers besluiten, dat de autosnelweg reeds verzadigd is tussen Sint-Niklaas en Antwerpen en tussen de Kennedytunnel en de Schijnpoortweg.

Het procent zwaar vervoer tussen Gent en Antwerpen is meteen het hoogste cijfer dat ooit in België werd waargenomen.

B. — L'Intercommunale E3.

1. *Etat des réalisations de l'Association intercommunale pour l'E3, au 30 avril 1972.*

En 1971, les tronçons suivants d'autoroute ont pu être ouverts :

27 avril 1971 : E3, direction Gand-Anvers (deuxième chaussée);

5 juin 1971 : E3, deuxième chaussée entre Rekkem et Courtrai;

28 décembre 1971 : E3, direction Gand-Courtrai (première chaussée).

Entre-temps, des postes d'appel téléphoniques ont été établis et reliés aux postes de garde des brigades de la circulation routière de la Gendarmerie. Le 19 mai 1971 tout le parcours Gand-Anvers était équipé de postes d'appel de secours et le 21 octobre 1971 toutes les autoroutes au nord de la Schijnpoort (Anvers) étaient également équipées.

Quant à l'éclairage, à la veille de Noël, le 24 décembre 1971, tout le trajet Zwijnaarde-Anvers, jusqu'à Merksem et le « Leugenberg », était équipé d'un éclairage sur toute sa longueur.

Une liaison autoroutière a ainsi été créée entre Anvers et la frontière française.

Voici un aperçu des tronçons de routes ouverts à la circulation au 30 avril 1972 :

deux chaussées :

Rekkem-Courtrai	9 3 km
Zwijnaarde-Borgerhout	60,4 km
Borgerhout-Ranst	10,3 km

une chaussée :

Zwijnaarde-Courtrai	38,0 km
Zoersel-Turnhout	16,8 km
	134,8 km

E10 : Borgerhout-Merksem	10,3 km
A12 : Merksem-Hoevenen	5,0 km
Route vers le port de Gand	6,6 km
	156,7 km

La densité du trafic sur l'autoroute est inespérée.

Des comptages de trafic effectués un jour ouvrable au mois d'octobre 1971 ont donné les résultats suivants :

Endroit	Nombre de véhicules	Pourcentage de camions et d'autobus
Berchem (Anvers)	79 600	25 %
Haasdonk	27 300	34 %
Beervelde	20 200	41 %
Zwijnaarde	22 100	40 %

Ces chiffres permettent de conclure que l'autoroute est déjà saturée entre St-Nicolas et Anvers, ainsi qu'entre le Tunnel Kennedy et le « Schijnpoortweg ».

Le pourcentage du trafic lourd entre Gand et Anvers est également le plus haut chiffre jamais atteint en Belgique.

Het verkeer op de E3-weg en de oude Rijksweg n° 14, samen, bedroeg te Lochristi, tijdens de acht laatste maanden van 1970, 39 % meer dan tijdens de overeenstemmende maanden van 1969.

De gemiddelde toename op de Belgische wegen, bedroeg over dezelfde tijdspanne ongeveer 6 %.

2. Voorzieningen voor 1972.

Wat de in 1972 uit te voeren werken betreft, zullen vooreerst de aannemingen voltooid worden, die in 1971, volgens de onderrichtingen van de voogdij-overheid, slechts voor de helft mochten uitgevoerd worden. Bedoeld wordt hier de E3-autoweg in de Kempen tussen Zoersel en Turnhout, waarvan enkel de zuidelijke rijbaan in 1971 gebetonneerd werd. Om de werken tussen Antwerpen en de Nederlandse grens te voltooien, werden de ontbrekende wegdekken einde 1971 en begin 1972 aanbesteed en het bedrag op de begroting 1972 vastgelegd.

Deze aannemingen zijn :

Ranst-Wechelderzande	206 miljoen F.
Turnhout-Retie	285 miljoen F.
Retie-Postel	203 miljoen F.

Tussen Gent en Kortrijk wordt in 1972 de tweede rijbaan aangelegd.

Eindelijk wordt ook de grensovergang te Rekkem in 1972 aangevat, samen met de aanleg van het douane-complex. De door het Rijk te financieren kosten hiervan, zonder het douanegebouw, belopen 169 miljoen F.

De volledige, tot op heden aangepaste begroting voor werken over 1972, volgt hierna :

Aangepaste begroting 1972. (Na de vergadering van het directiecomité van 15 april 1972).

	Miljoen F
Onteigeningen	394
Studie	10
Werken :	
— Wechelderzande-Turnhout	173
— Ranst-Wechelderzande	206
— Retie-Postel	203
— Turnhout-Retie	285
— Ranst-Zoersel	182
— Beervelde-Kruike	6
— Zevegem-Beervelde	2
— Beervelde-Kruike	5
— Zevegem-Beervelde	12
— Deerlijk-Zevegem	239
— Kortrijk-Deerlijk	220
— Franse grens-Waregem	169
Signalisatie en markeringen	45
Verlichting en verlichte signalisatie	252
Andere kleine aannemingen en verrekningen voor herziening en meerdere werken	797
	3 200

A Lochristi, le trafic global sur l'autoroute E3 et l'ancienne route de l'Etat n° 14, au cours des derniers huit mois de 1970, était supérieur de 39 % par rapport aux mois correspondants de 1969.

L'accroissement moyen sur les routes belges était, pour la même période, d'environ 6 %.

2. Prévisions pour l'année 1972.

Pour ce qui est des travaux devant être exécutés en 1972, il y aura tout d'abord achèvement des travaux déjà entrepris, lesquels, selon les instructions des autorités de tutelle, ne pouvaient être exécutés que pour moitié en 1971. Est visée en l'occurrence la partie de l'autoroute E3 située en Campine, entre Zoersel et Turnhout, et dont seule la chaussée sud a été bétonnée en 1971. En vue de l'achèvement des travaux entre Anvers et la frontière des Pays-Bas, les travaux de revêtement non encore effectués ont été mis en adjudication à la fin de 1971 ainsi qu'au début de 1972 et leur montant a été inscrit au budget pour 1972.

Ces travaux adjugés sont :

Ranst-Wechelderzande	206 millions de F.
Turnhout-Retie	285 millions de F.
Retie-Postel	203 millions de F.

En 1972, une seconde chaussée a été aménagée entre Gand et Courtrai.

En 1972, enfin, ont été entamés aussi les travaux relatifs au passage de la frontière à Rekkem, de même que la construction du complexe des douanes. Le coût de ces travaux, qui doivent être financés par l'Etat, s'élève à 169 millions de F, le bâtiment des douanes non-compris.

Le budget global, ajusté à ce jour, des travaux pour 1972 se présente comme suit :

Budget ajusté pour 1972 (après la réunion du Comité de direction en date du 15 avril 1972).

	En millions de F
Expropriations	394
Etudes	10
Travaux :	
— Wechelderzande-Turnhout	173
— Ranst-Wechelderzande	206
— Retie-Postel	203
— Turnhout-Retie	285
— Ranst-Zoersel	182
— Beervelde-Kruike	6
— Zevegem-Beervelde	2
— Beervelde-Kruike	5
— Zevegem-Beervelde	12
— Deerlijk-Zevegem	239
— Courtrai-Deerlijk	220
— Frontière française-Waregem	169
Signalisation et marquages	45
Eclairage et signalisation lumineuse	252
Autres petites adjudications et compensations pour revisions et autres travaux	797
	3 200

Samenvattend, streeft de Vereniging ernaar in 1972 :

1° de autosnelweg volledig tweebaans te maken vanaf de Franse grens tot Antwerpen;

2° een verbinding op één rijbaan te hebben vanaf Antwerpen tot aan de Nederlandse grens te Postel. Ongeveer 17 km zal echter tweebaans zijn;

3° de verlichting en de noodtelefoon te volledigen;

4° minstens twee benzinestations, waarvan één met restaurant en een ander met snack-bar te openen en twee parkeerplaatsen uit te rusten met een kiosk voor verkoop van dranken en versnaperingen en met sanitaire inrichting.

3. Voorzieningen na 1972.

Van de oorspronkelijke concessie blijven nog uit te voeren na 1972 :

Heusden-Melle 5,5 km

A12 Antwerpen-Den Haag :

Hoevenen-Kapellen 3,8 km

Kapellen-Nederlandse grens 4,5 km

Samen 13,8 km

4. Internationale betrekkingen.

De gebouwen van het douanecomplex te Rekkem zijn aanbesteed door het Ministerie van Openbare Werken en alles wordt in het werk gesteld om de douanediens van beide landen er in onder te kunnen brengen als de verbinding met Frankrijk op het einde van 1972 wordt opengesteld.

De autoweg E3 zal dan doorlopen tot de R. N. 350 tussen Roubaix en Rijsel. De gemeenteraad van Rijsel zou zich evenwel verzetten tegen de doortrekking van de E3 tot de aansluiting op de bestaande A1 Rijsel-Parijs.

Er is voorgesteld dit vak van de autoweg te vervangen door een grote omleiding rond de agglomeratie via de nieuwe Ville-Est.

De grensovergang met Nederland is voorzien in één richting voor oktober 1972.

5. Concessie-uitbreiding.

De belangrijkste beslissing welke de Raad van Beheer in de loop van 1971 genomen heeft is ongetwijfeld de goedkeuring geweest van de aanvullende concessie-overeenkomst.

Nadat de Algemene Vergadering van 22 mei 1971, door een wijziging van de statuten, de principiële mogelijkheid daartoe had geschapen, keurde de Raad van Beheer op 23 oktober 1971 het voorstel van overeenkomst goed.

De concessie-uitbreiding omvat :

1° het vak : knooppunt Franse weg-Nederlandse grens van de autoweg Antwerpen-Den Haag;

2° de toevoerwegen waarvan de lijst was opgemaakt en goedgekeurd door de Raad van Beheer op 13 maart 1971;

3° andere toevoerwegen die later, mits wederzijds akkoord tussen partijen, aan de lijst kunnen toegevoegd worden.

En résumé, l'Association s'est proposée comme objectifs en 1972 :

1° de réaliser intégralement l'autoroute à deux chaussées, de la frontière à Anvers;

2° d'avoir une liaison à une chaussée depuis Anvers jusqu'à la frontière néerlandaise à Postel. 17 km environ seront à deux chaussées;

3° de compléter l'éclairage et la liaison téléphonique de secours;

4° d'ouvrir au moins deux stations d'essence, dont une avec restaurant et une autre avec snack-bar, et de pourvoir deux parkings d'un kiosque pour la vente de boissons et de friandises, ainsi que d'installations sanitaires.

3. Prévisions pour la période après 1972.

Reste encore à exécuter, après 1972, de la concession originale :

Heusden-Melle 5,5 km

A12 Anvers-La Haye :

Hoevenen-Kapelle 3,8 km

Kapellen-frontière néerlandaise 4,5 km

Ensemble 13,8 km

4. Relations internationales.

Les bâtiments du complexe des douanes à Rekkem ont été mis en adjudication par le Ministère des Travaux publics et tout est mis en œuvre afin que les services douaniers des deux pays puissent y être hébergés le jour où la liaison avec la France sera mise en service à la fin de 1972.

L'autoroute E3 rejoindra à ce moment la R. N. 350 entre Roubaix et Lille. Le conseil municipal de Lille s'opposerait cependant à ce que l'E3 rejoigne l'A1 Lille-Paris qui existe déjà.

Il a été proposé de remplacer ce tronçon de l'autoroute par un grand contournement de l'agglomération par la nouvelle Ville-Est.

Le passage de la frontière néerlandaise est prévu pour octobre 1972 dans une direction.

5. Extension de la concession.

La décision la plus importante que le Conseil d'Administration a prise dans le courant de 1971 est incontestablement l'approbation de la convention complémentaire de concession.

Après que l'assemblée générale, en date du 22 mai 1971, eût créé la possibilité théorique d'une telle convention complémentaire par une modification des statuts, le Conseil d'Administration a approuvé, le 23 octobre 1971, la proposition de convention.

L'extension de la convention porte sur :

1° le tronçon de l'autoroute Anvers-La Haye allant de l'échangeur sur la route française à la frontière néerlandaise;

2° les voies d'accès dont la liste a été établie et approuvée par le Conseil d'Administration le 13 mars 1971;

3° d'autres voies d'accès qui pourront être ajoutées plus tard à la liste moyennant accord des parties.

De ondertekening van de overeenkomst door de Minister van Openbare Werken en de voorzitter van de Raad van Beheer, had plaats tijdens een korte plechtigheid op het Stadhuis te Kortrijk op 28 oktober 1971.

Deze bijkomende opdracht, waarvan vanaf 1973 werk zal worden gemaakt, zal de tewerkstelling van het toezichtspersoneel vrijwaren voor de nabije toekomst, aangezien vooropgesteld wordt dat het uitbreidingsprogramma in 5 jaar zou dienen voltooid te worden.

C. — De E5.

Algemene toelichting.

De Intercommunale werd op 13 december 1967 gesticht en heeft door het koninklijk besluit van 15 februari 1968 de concessie bekomen in verband met de bouw en de exploitatie van de autosnelweg E5 tussen Brussel en Luik (daarin begrepen de toegang tot Luik), en de Ring om Brussel tussen Diegem en Kraainem.

In het programma was eveneens de realisatie voorzien van de uitrusting en de toegangswerken en de neveninstellingen, zoals de motels, service-stations, enz.

Om dit programma te verwezenlijken heeft de Regering toegestaan dat de Intercommunale uitgaven zou vastleggen in 1968 voor een bedrag van 1 800 miljoen, in 1969 voor 3 400 miljoen, in 1970 voor 4 miljard en in 1971 voor 3 472 miljoen, dit wil zeggen gezamenlijk 12 672 miljoen, welke integraal werden vastgelegd voor de onteigeningen en de werken.

Op het einde van het jaar 1971 had de E5 haar taak verwezenlijkt in de volgende mate :

1) *Autosnelweg E5.*

Deze was in dienst van Brussel tot Leuven en van Luik tot Kemexhe. Tussen Leuven en Kemexhe waren de werken in verband met de verhardingen, de kunstwerken alsmede de werken voor drainering en funderingen van de autosnelweg, allen aan de gang en voldoende gevorderd om de realisatie van de verhardingen in 1972 toe te laten.

2) *Ring om Brussel.*

Wat de Ring om Brussel betreft, werden 750 miljoen vastgelegd voor de onteigeningen en voor de hierna volgende werken : tussen Diegem en Wezembeek, 300 miljoen, met inbegrip van de railbrug te Diegem en een collector voor de afvoer van de hemelwaters te Wezembeek voor 35 miljoen.

Buiten de werken welke in normale sectie van de autosnelweg worden uitgevoerd, dienen eveneens aangestipt de hiernavolgende bijzondere projekten waarvoor belangrijke kredieten werden uitgetrokken.

Te Brussel : de verkeerswisselaar Reyers; te Leuven : de toegang tot Leuven-Zuid; te Luik : de sectie Calvaire-Place des Wallons welke een viadukt over de spoorweg voorziet.

Om het programma te voltooien waarvan de opdracht aan de Intercommunale in 1968 werd opgelegd, dienen de hierna volgende werken uitgevoerd te worden :

a) *Wat betreft de E5* : Brussel-Luik, de signalisatie, de verhardingen, de veiligheidsuitrusting en de verlichting.

Tussen Leuven en Borgworm zijn de werken reeds aanbesteed, de ondernemers zijn aangeduid en de werken, met

La convention a été signée par le Ministre des Travaux publics et le président du Conseil, au cours d'une brève cérémonie à l'hôtel de ville de Courtrai, le 28 octobre 1971.

Cette tâche supplémentaire, qui sera sérieusement entamée en 1973, garantira l'emploi du personnel de surveillance dans un proche avenir, puisqu'il a été convenu que le programme d'extension devrait être terminé en 5 ans.

C. — L'Intercommunale E5.

Exposé général.

L'Intercommunale a été créée le 13 décembre 1967 et a reçu, par arrêté royal du 15 février 1968, la concession de la construction et de la gestion de l'autoroute E5 entre Bruxelles et Liège (y compris l'accès au centre de Liège), et du Ring de Bruxelles entre Diegem et Kraainem.

Le programme comprenait également la réalisation des dispositifs et des voies d'accès ainsi que des installations connexes, telles que motels, stations-service, etc.

Pour réaliser ce programme, le Gouvernement a permis à l'Intercommunale d'engager des dépenses pour un montant de 1 800 millions en 1968, 3 400 millions en 1969, 4 milliards en 1970 et 3 472 millions en 1971, soit au total 12 672 millions qui ont été intégralement engagés pour les expropriations et les travaux.

A la fin de l'année 1971, la mission de l'Intercommunale E5 était réalisée dans la mesure suivante :

1) *Autoroute E5.*

Celle-ci était en service depuis Bruxelles jusqu'à Louvain et depuis Liège jusqu'à Kemexhe. Entre Louvain et Kemexhe, les travaux en rapport avec le terrassement, les ouvrages d'art, le drainage et les fondations de l'autoroute étaient tous en cours et suffisamment avancés pour permettre la réalisation des revêtements en 1972.

2. *Ring de Bruxelles.*

En ce qui concerne le Ring de Bruxelles, 750 millions ont été engagés pour les expropriations et pour les travaux suivants : entre Diegem et Wezembeek, 300 millions, y compris le pont-rail de Diegem et un collecteur d'évacuation des eaux météoriques à Wezembeek pour 35 millions.

En plus des travaux effectués en section courante de l'autoroute, il convient de signaler les projets spéciaux suivants, pour lesquels d'importants crédits ont été inscrits.

A Bruxelles : l'échangeur Reyers, à Louvain : la route d'accès à Louvain-Sud, à Liège : la section Calvaire-Place des Wallons qui comprend un viaduc au-dessus du chemin de fer.

Pour achever le programme dont la charge a été donnée à l'Intercommunale en 1968, il convient d'effectuer les travaux suivants :

a) *en ce qui concerne l'E5* : Bruxelles-Liège, la signalisation, les revêtements, les équipements de sécurité, l'éclairage.

Entre Louvain et Waremmé, ces travaux sont dès à présent adjugés, les adjudicataires sont désignés et les travaux

het oog op de ingebruikneming van de autosnelweg op het einde van het jaar 1972, zijn aan de gang.

Wordt insgelijks voorzien in 1972 : de toegangsweg te Leuven-Oost, de voltooiing van de toegang tot Tienen, de toegangsweg van Borgworm en de voltooiing van de aankomst te Luik-Avroij vanaf de Place des Wallons.

Men dient de eventualiteit te voorzien van het bouwen van een tunnel in de Franklinstraat te Brussel voor de uitgang van de autosnelweg tot in de buurt van de Karel de Groteweg en voor de parking van de Europese Gemeenschappen.

Voor het jaar 1973 blijven dan nog de nevenuitrustingen van de autosnelweg te realiseren, dit wil zeggen : de oversteparking aan de aankomst Reyerslaan, de plaats voor de motels te Heverlee en te Borgworm en voor het restaurant van Opheylysssem en de drie gewone parkings te Everberg, Honsem en Montenaken.

b) *Wat betreft de Ring om Brussel*, wordt de aanbesteding in 1972 voorzien van de laatste werken die er mede verband houden, dit wil zeggen : in de loop van de tweede reeks van vier maanden, de verhardingen en de uitrustingen tussen Zaventem en Wezembeek, de tunnel aan de 4 Armen van Tervuren en in de derde reeks van vier maanden, het vergaarbekken van de Woluwe en de laatste sectie van de ring tussen Wezembeek en Kraainem.

Men mag eveneens voorzien dat op het einde van het jaar 1973 de Intercommunale E5 volledig de haar toevertrouwde opdracht zal vervuld hebben en dat zij zich zal kunnen toelagen op de realisatie van de uitbreidingen van die bevoegdheden die de Regering haar in oktober 1971 besloten heeft, toe te vertrouwen.

Dit nieuwe programma behelst essentiële onderwerpen die reeds in het vijfjarenplan van het Ministerie van Openbare Werken opgenomen zijn.

Het gaat om :

1° de autosnelweg Verviers - Malmédy - St-Vith - Steinebrück, welke de E5 met het net der Duitse autosnelwegen van de Eifel, in de richting van Frankfurt, verbindt.

Voor deze autosnelweg is het tracé reeds vastgelegd en heeft reeds het voorwerp uitgemaakt van een koninklijk besluit waarbij het karakter van autosnelweg van deze nieuwe weg wordt bekrachtigd. De studies dienaangaande zijn reeds zeer gevorderd vanuit Verviers tot Polleur in de verlenging van de toegangsweg te Verviers tot de E5 te Battice. Deze sectie van de nieuwe autosnelweg zal in 1973 aanbesteed worden;

2° de autosnelweg Lummen-Mechelen tussen Assent en Hofstade met een vertakking naar Leuven en de E5.

Het tracé van deze autosnelweg ligt steeds ter studie en maakt het voorwerp uit van voorstellen welke thans worden onderzocht.

3° de verbinding van de autosnelweg E5 met E9.

Dit projekt ligt thans ter studie te Luik terwijl de werken in de richting van de Guillemins reeds aangevat werden.

Inderdaad een reservatieplan dat het voorwerp uitmaakt van een koninklijk besluit van mei 1968, werd gepubliceerd en aan een openbaar onderzoek onderworpen om de eigenaars van de gronden, welke op het voorziene tracé in de nabijheid van de spoorbrug tussen de Place des Wallons en het Station des Guillemins gelegen zijn, te verwittigen.

Aangezien dit onderzoek geen aanleiding gaf tot verzet heeft het in 1970 aanbesteede projekt de voortzetting van de autosnelweg voorzien in de richting van de Guillemins en de Maas;

4° de sectie, die gelegen is in de provincie Luik, van de autosnelwegen Eindhoven-Hoei en die met de E5 verbonden

en cours en vue d'une mise en service de l'autoroute à la fin de l'année 1972.

Sont également prévus en 1972 la route d'accès à Louvain-Est, l'achèvement de l'accès de Tirlemont, la voirie d'accès de Waremme et l'achèvement de l'arrivée à Liège-Avroij à partir de la place des Wallons.

Il convient de prévoir l'éventualité d'un tunnel dans la rue Franklin, à Bruxelles, pour la sortie de l'autoroute jusqu'à proximité du quartier Charlemagne et du parking des Communautés européennes.

Pour l'année 1973, il restera à réaliser les équipements connexes de l'autoroute, c'est-à-dire le parking de dissuasion à l'arrivée au boulevard Reyers, les aires pour les motels d'Heverlee et de Waremme et pour le restaurant d'Opheylysssem et trois parking simples à Everberg, Honsem et Montenaken.

b) *Pour le Ring de Bruxelles*, il est prévu d'adjuger en 1972 les derniers travaux le concernant c'est-à-dire, au cours du deuxième quadrimestre, les revêtements et équipements entre Zaventem et Wezembeek, le tunnel aux Quatre-Bras de Tervuren et, au cours du troisième quadrimestre, le bassin de retenue de la Woluwe et la dernière section Wezembeek-Kraainem du Ring.

On peut prévoir qu'à la fin de l'année 1973, l'Intercommunale E5 aura rempli complètement la mission qui lui a été attribuée et pourra se consacrer à la réalisation d'extensions d'attributions que le Gouvernement a décidé, en octobre 1971, de lui confier.

Ce programme nouveau comprend essentiellement des objets qui figurent déjà au plan quinquennal du Ministère des Travaux publics.

Il s'agit de :

1° l'autoroute Verviers - Malmédy - St-Vith - Steinebrück, reliant l'E5 au réseau autoroutier allemand de l'Eifel en direction de Francfort.

Le tracé de cette autoroute est déjà déterminé et a fait l'objet d'un arrêté royal confirmant le caractère autoroutier de cette nouvelle voie. Les études sont dès à présent très avancées au départ de Verviers jusqu'à Polleur, dans le prolongement de l'autoroute d'accès de Verviers à l'E5 à Battice. Cette section de l'autoroute nouvelle pourra être adjugée en 1973;

2° l'autoroute Lummen-Malines, entre Assent et Hofstade, avec une antenne vers Louvain et l'E5.

Le tracé de cette autoroute est toujours à l'étude et fait l'objet de propositions actuellement examinées par l'autorité supérieure;

3° la jonction des autoroutes E5 et E9.

Ce projet est actuellement à l'étude à Liège, cependant que les travaux sont déjà amorcés en direction des Guillemins.

En effet, un plan de réservation ayant fait l'objet d'un arrêté royal du mois de mai 1968 a été publié et soumis à l'enquête publique pour prévenir les propriétaires des terrains situés sur le tracé prévu aux abords du chemin de fer entre la place des Wallons et la gare des Guillemins.

Cette enquête n'ayant pas donné lieu à des oppositions, le projet, adjugé en 1970, a prévu la continuation de l'autoroute vers les Guillemins et la Meuse;

4° la section, située dans la province de Liège, de l'autoroute Eindhoven-Huy se raccordant à l'E5 aux environs

wordt in de buurt van Borgworm en eveneens met de autosnelweg van Wallonië te Villers-le-Bouillet.

Het tracé van deze autosnelweg is thans ter studie. Waarschijnlijk zal de voorkeur gegeven worden aan een weg, die ter hoogte van Borgworm zal worden aangelegd.

5° sommige voor de valorisatie van de autosnelweg E5 onontbeerlijke wegen en die Leuven, Tienen en Luik aanbelangen.

Bepaalde van deze wegen werden reeds expliciet in het vijfjarenplan van het Ministerie van Openbare Werken opgenomen, namelijk, wat Luik betreft, de verbinding tussen de toegang van Burenville en Coronmeuse en wat Tienen betreft, de invalsweg tot de weg n° 3 in de buurt van de raffinaderij.

Voor al deze uitbreidingen is het nog niet mogelijk thans een gedetailleerd programma op te stellen omdat de meeste van deze projecten nog steeds ter studie liggen.

D. — Het dossier Brussel.

I. — De periferie van Brussel.

Overzicht.

De Intercommunale voor de Autosnelwegen van de Brusselsche Periferie werd op 3 november 1971 opgericht op initiatief van de Minister van Openbare Werken.

Als concessiehouder staat deze Intercommunale in voor het bouwen, het uitrusten, het onderhouden en het uitbaten van de volgende verkeerswegen :

- a) het vak van de Ring van Brussel, tussen de autosnelweg A0 (Zaventem) en de autosnelweg E5 (Ukkel-Waterloo), ten Noorden en ten Westen van de agglomeratie;
- b) de autosnelweg A5 Ukkel-Waterloo;
- c) het vak Waterloo-Haut-Ittre van de dwarse autosnelweg van Waals Brabant;
- d) de zuidoostelijke periferische stedelijke autosnelweg, tussen de autosnelweg A0 (Zaventem) en de autosnelweg A5 (Ukkel-Waterloo), ten Oosten en ten Zuiden van de agglomeratie;
- e) de uitvalswegen naar Mechelen (A1), Namen (A4), Bergen (A7) en Gent (A10).

De intercommunale heeft eveneens tot doel het bouwen en het uitbaten van 16 overstap- of terminusparkings, langs de betrokken verkeersaders, evenals van verschillende diensten ten behoeve van de gebruikers.

De lengte van de door de Intercommunale B1 te bouwen reizen is ongeveer 90 km; het eindbedrag van de werken (parkings inbegrepen) wordt geraamd op 26 miljard F.

De uitvoering der werken wordt toevertrouwd aan vier uitvoeringsdiensten van het Bestuur der Wegen van het Departement van Openbare Werken.

- a) de Eerste Regionale Directie der Autosnelwegen, voor het vak van de Ring gelegen tussen (en met inbegrip van) de verkeerswisselaars van Diegem (autosnelweg A0) en Strombeek-Bever (autosnelweg A12).
- b) de Tweede Regionale Directie der Autosnelwegen, voor het vak van de Ring gelegen tussen (en met inbegrip van) de Verkeerswisselaar van Groot-Bijgaarden (autosnelweg A10) en Ukkel (autosnelweg A5), en anderzijds de dwars-autosnelweg van Waals Brabant.

de Waremme en à l'autoroute de Wallonie à Villers-le-Bouillet.

Le tracé de cette autoroute est actuellement à l'étude; la préférence sera vraisemblablement donnée à l'adoption d'un itinéraire passant à l'ouest de Waremme.

5° Certaines routes sont nécessaires à la valorisation de l'autoroute E5 et intéressent Louvain, Tirlemont et Liège.

Certains de ces travaux étaient déjà repris explicitement dans le programme quinquennal du département des Travaux publics, notamment en ce qui concerne, à Liège, la liaison entre l'accès de Burenville et Coronmeuse, de même qu'à Tirlemont, la route de pénétration jusqu'à la route axiale n° 3, près de la raffinerie.

Il n'est pas encore possible d'établir présentement un programme détaillé pour toutes ces extensions, en raison du fait que la plupart des projets sont toujours à l'étude.

D. — Le dossier de Bruxelles.

I. — La périphérie de Bruxelles.

Vue d'ensemble.

L'Intercommunale des Autoroutes de la Périphérie bruxelloise a été créée le 3 novembre 1971, à l'initiative du Ministre des Travaux publics.

Cette intercommunale a pour objet de construire, d'équiper, d'entretenir et d'exploiter en qualité de concessionnaire les voies de circulation suivantes :

- a) la section du Ring de Bruxelles comprise entre l'autoroute A0 (Zaventem) et l'autoroute E5 (Uccle-Waterloo), au nord et à l'ouest de l'agglomération;
- b) l'autoroute A5 Uccle-Waterloo;
- c) le tronçon Waterloo-Haut-Ittre de l'autoroute transversale du Brabant wallon;
- d) l'autoroute urbaine périphérique sud-est, comprise entre l'autoroute A0 (Zaventem) et l'autoroute A5 (Uccle-Waterloo), à l'est et au sud de l'agglomération;
- e) les autoroutes de dégagement en direction de Malines (A1), de Namur (A4), de Mons (A7) et de Gand (A10).

L'Intercommunale a également pour objet de construire et d'exploiter 16 parkings de dissuasion ou de destination le long des artères en question, ainsi que de prévoir certains services pour les usagers.

La longueur des voies à construire par l'Intercommunale B1 est d'environ 90 km; le coût total des travaux (parcs de stationnement inclus) est évalué à 26 milliards de F.

L'exécution des travaux est confiée à quatre services d'exécution de l'Administration des Routes du département des Travaux publics :

- a) la Première Direction régionale des Autoroutes, pour la section du Ring de Bruxelles située entre (et y compris) les échangeurs de Diegem (autoroute A0) et de Strombeek-Bever (autoroute A12);
- b) la Deuxième Direction régionale des Autoroutes, pour la section du Ring de Bruxelles située entre (et y compris) les échangeurs de Grand-Bigard (autoroute A10) et d'Uccle (autoroute A5) et, d'autre part, l'autoroute transversale du Brabant wallon;

c) de Dienst der Wegen van Brabant, voor de autosnelweg Ukkel-Waterloo (buiten het arrondissement Brussel-Hoofdstad) en de omleiding rond Waterloo.

d) de Dienst der Wegen van Brussel-Hoofdstad, voor de zuidoostelijke periferische stedelijke autosnelweg, de uitvalswegen en het gedeelte van de autosnelweg Ukkel-Waterloo tussen het arrondissement Brussel-Hoofdstad.

II. — Beschrijving van het door de Intercommunale B1 te behandelen net.

1. De autosnelwegring.

De autosnelweg Ring rond Brussel maakt deel uit van de (Europese assen E5 (Londen-Brussel-Keulen-Istamboul) en E10 (Amsterdam-Brussel-Parijs). Het noordelijk vak (tussen de verkeerswisselaars van Groot-Bijgaarden en van Machelelen) maakt aldus gelijktijdig deel uit van deze twee internationale reizenwegen.

Het deel van de Ring, ten Oosten van de agglomeratie, dat niet ressorteert onder de bevoegdheid van de Intercommunale B1, is ofwel in uitvoering voor rekening van de Intercommunale E5 (vak Diegem-Tervuren), ofwel voltooid, als rijksweg n° 227 aangelegd voor snelwerken (tussen Tervuren en de omleiding rond Waterloo).

De feitelijke Ring bezit het statuut van een interstedelijke autosnelweg, met twee afzonderlijke rijwegen van 2, 3 of 4 rijstroken, zonder toegang voor de randbewoners, zonder kruispunten en zonder snelheidsbeperking.

Hij omvat verkeerswisselaars aan de kruisingen met de nationale autosnelwegen die naar Brussel leiden :

Diegem (autosnelweg A0 Brussel-Zaventem) Machelen (autosnelweg A1/E10 Brussel-Mechelen-Antwerpen).

Strombeek-Bever (autosnelweg A12 Brussel-Boom-Antwerpen).

Groot-Bijgaarden (autosnelweg A10/E5 Brussel-Gent-Oostende).

Anderlecht (autosnelweg A8 Brussel-Doornik) Drogenbos (autosnelweg A7/E10 Brussel-Bergen).

Hij omvat eveneens een zekere aantal toegangspunten verdeeld tussen de hogervermelde verkeerswisselaars (verbinding met hoofdwegen).

De Ring is bestemd om hoofdzakelijk gebruikt te worden door het transitoverkeer dat de agglomeratie kan vermijden (15 % van het totale verkeer dat naar Brussel toestroomt), doch ook als verdeler van het verkeer dat de hoofdstad als bestemming heeft. Zo mag men aannemen dat, bij de motoriseringsgrens, maximale dagelijkse verkeerstoevloed van 50 000 voertuigen zullen bereikt worden op de meest gebruikte vakken. Dit kan vergeleken worden met de 75 000 voertuigen per dag, in 1970 bereikt op het Oostelijk deel van de Kleine Ringlanen te Brussel.

2. De zuidoostelijke periferische stedelijke autosnelweg.

Deze stedelijke autosnelweg vormt in feite de normale en natuurlijke verlenging van de Ring, tussen de verkeerswisselaars van Diegem en van Ukkel, op een afstand van het centrum van de hoofdstad gelijk aan deze van de Ring in het Noorden en het westen.

Deze reisweg met doorlopend verkeer doorkruist tamelijk dicht bewoonde gebieden en zal opgebouwd worden

c) le Service des Routes du Brabant, pour l'autoroute Uccle-Waterloo (en dehors de l'arrondissement de Bruxelles-Capitale) et le contournement de Waterloo;

d) le Service des Routes de Bruxelles-Capitale, pour la partie Sud-Est de l'autoroute urbaine périphérique, les voies de sortie et la partie de l'autoroute Uccle-Waterloo comprise dans l'arrondissement de Bruxelles-Capitale.

II. — Description du réseau à réaliser par l'intercommunale B1.

1. L'autoroute de ceinture.

L'autoroute de ceinture de Bruxelles fait partie des axes européens E5 (Londres-Bruxelles-Cologne-Istamboul) et E10 (Amsterdam-Bruxelles-Paris). Le tronçon Nord (entre les échangeurs de Grand-Bigard et de Machelelen) fait ainsi simultanément partie de ces deux voies de communication internationales.

La partie du Ring de Bruxelles, située à l'Est de l'agglomération, qui ne relève pas de la compétence de l'Intercommunale B1, est, soit en cours d'exécution pour compte de l'Intercommunale E5 (tronçon Diegem-Tervuren), soit achevée en tant que route de l'Etat n° 227 aménagée en voie rapide (entre Tervuren et le contournement de Waterloo).

Le Ring de Bruxelles proprement dit, est doté du statut d'autoroute interurbaine, à deux chaussées distinctes à 2, 3 ou 4 bandes de roulement, sans accès pour les riverains, sans carrefours et sans limitation de vitesse.

Il comprend quatre échangeurs aux croisements avec les autoroutes nationales qui conduisent à Bruxelles :

Diegem (autoroute A0 Bruxelles-Zaventem)-Machelen (autoroute A1/E10 Bruxelles-Malines-Anvers);

Strombeek-Bever (autoroute A12 Bruxelles-Boom-Anvers);

Grand-Bigard (autoroute A10/E5 Bruxelles-Gand-Oostende);

Anderlecht (autoroute A8 Bruxelles-Tournai)-Drogenbos (autoroute A7/E10 Bruxelles-Mons).

Il comprend également un certain nombre de points d'accès répartis entre les échangeurs précités (communication avec des voies axiales).

Le Ring est destiné à être utilisé essentiellement par le trafic de transit appelé à contourner l'agglomération (15 % du trafic total convergeant vers Bruxelles). Il assumera également une certaine distribution du trafic destiné à la capitale. Dans cet ordre d'idées, on peut estimer que, à la limite de la motorisation, des trafics journaliers maxima de l'ordre de 50 000 véhicules seront atteints sur les sections les plus chargées (à comparer utilement aux 75 000 atteints, en 1970, sur la partie Est de la Petite Ceinture de Bruxelles).

2. L'autoroute urbaine périphérique Sud-Est.

Cette autoroute urbaine est, en fait, la continuation normale et naturelle du Ring, entre les échangeurs de Diegem et d'Uccle, à une distance du centre de la capitale analogue à celle du Ring au Nord et à l'Ouest.

Cette voie à circulation continue traverse des zones à relativement forte densité de population et sera aménagée, d'une

enerzijds langs een bestaande verkeersader (hoofdzakelijk gebruikt voor transitoverkeer), met name de Woluwelaan, de Vorstlaan, de Dellemlaan en de steenweg op Ter Hulpen, en anderzijds, in Ukkel, langs de spoorweglijn Schaarbeek-Halle. Het betreft hier geen landelijke autosnelweg meer maar wel een weg met doorlopend verkeer (opeenvolging van onderdoorgangen aan de kruispunten en weefzones ertussen).

3. De autosnelwegen Ukkel-Waterloo en Waterloo-Haut-Ittre.

Deze autosnelwegen kunnen hoofdzakelijk in weinig bebouwde gebieden of in sinds jaren voorbehouden stroken aangelegd worden. De bouw ervan stelt slechts weinig specifieke problemen.

4. De inval- of uitvalswegen.

De opdracht van de Intercommunale B1 werd uitgebreid tot de bouw van vier invalswegen, tussen de Ring en meer centraal gelegen gebieden van de agglomeratie. Deze wegen werden reeds in het ontwerp van sektorplan voorzien.

III. — Vooruitgang van de werken.

1. Ring.

Reeds in 1956 werd een deel van de Ring gebouwd, in het vooruitzicht van de Wereldtentoonstelling van 1958. Het gaat hier om het vak gelegen tussen Groot-Bijgaarden en Strombeek-Bever, ten Noord-Oosten van de agglomeratie.

Op het huidig ogenblik zijn de volgende werken aan de gang op de Ring :

1) Verkeerswisselaar van Machelen, tussen de Ring en de autosnelweg A1/E10 Brussel-Mechelen-Antwerpen. De kostprijs van deze verkeerswisselaar is 635 miljoen. De werken werden op 1 maart 1972 aangevat en moeten contractueel beëindigd zijn op 1 maart 1975.

2) Verkeerswisselaar van Sint-Stevens-Woluwe, tussen de Ring en de autosnelweg A3/E5-Brussel-Leuven-Luik, uitgevoerd via de Intercommunale E5. Dit geldt eveneens voor het vak Diegem-Wezembeek (4,2 km) van de Ring. Deze werken werden aanbesteed voor een gezamenlijk bedrag van 850 miljoen.

3) Verkeerswisselaar van Drogenbos, tussen de Ring en de autosnelweg A7/E10 Brussel-Bergen, gelijktijdig gebouwd met het vak Drogenbos-Steenweg op Bergen van de Ring (4,0 km) en het vak Drogenbos-Ruisbroek (0,8 km) van de autosnelweg A7. De kostprijs van deze werken is 398 miljoen.

De werken werden aangevat op 6 maart 1972 en moeten contractueel beëindigd worden op 15 maart 1974. Drie afzonderlijke werven zijn eveneens aan de gang in deze sector : viadukt van Vorst (200 m), brug over het kanaal (105 m) en overwelling van de Zeube (210 m).

Gedurende 1972 zullen verscheidene onteigeningen aangevat worden op verschillende vakken van de Ring; de aanbesteding van de verkeerswisselaar van Diegem (raming : 750 miljoen) wordt eveneens voorzien voor het einde van 1972.

part, le long d'une artère existante (actuellement utilisée par la circulation de transit) à savoir les boulevards de la Woluwe et du Souverain, l'avenue Delleur et la chaussée de La Hulpe, et, d'autre part, à Uccle, le long de la ligne de chemin de fer Schaarbeek-Hal. Il ne s'agit plus d'une autoroute interurbaine, mais d'une voie à circulation continue (succession de passages à niveau différent aux carrefours et de sections de surface entre ces derniers).

3. Les autoroutes Uccle-Waterloo et Waterloo-Haut-Ittre.

Ces autoroutes sont appelées à être construites en site relativement neuf ou réservé depuis de nombreuses années; leur construction ne pose donc que peu de problèmes spécifiques.

4. Les voies de dégagement.

La mission de l'Intercommunale B1 a été étendue à la construction de quatre voies de dégagement entre des zones plus centrales de l'agglomération et le Ring. Il s'agit de voies de dégagement prévues dans le projet de plan de secteur de l'agglomération.

III. Avancement des travaux.

1. Le Ring.

Une section du Ring a été construite, dès 1956, en vue d'assurer la desserte de l'Exposition Universelle de 1958. Il s'agit du tronçon situé entre Grand-Bigard et Strombeek au Nord-Est de l'agglomération.

Les travaux suivants sont actuellement en cours sur le Ring :

1) Echangeur de Machelen, entre le Ring et l'autoroute A1/E10 Bruxelles-Malines-Anvers. Le coût de cet échangeur est de 635 millions. Les travaux ont débuté le 1^{er} mars 1972 et doivent contractuellement être terminés le 1^{er} mars 1975.

2) Echangeur de Woluwe-St-Etienne, entre le Ring et l'autoroute A3/E5 Bruxelles-Louvain-Liège, réalisé par l'Intercommunale E5. Il en va de même pour la section Diegem-Wezembeek (4,2 km) du Ring. Ces travaux ont été mis en adjudication pour un montant global de 850 millions.

3) Echangeur de Drogenbos, entre le Ring et l'autoroute A7/E10 Bruxelles-Mons, construit simultanément avec la section Drogenbos-chaussée de Mons du Ring (4,0 km) et la section Drogenbos-Ruisbroek de l'autoroute A7 (0,8 km). Le coût de l'ensemble de ces travaux est de 398 millions.

Les travaux ont débuté le 6 mars 1972 et doivent contractuellement être terminés le 15 mars 1974. Trois chantiers distincts sont également ouverts dans ce secteur : le viaduc de Forest (200 m), le pont sur le canal (105 m) et le voûtement de la Senne (210 m).

L'année 1972 verra la poursuite des expropriations sur diverses sections du Ring, ainsi que l'adjudication de l'échangeur de Diegem (estimation : 750 millions) en fin d'exercice budgétaire.

2. — *Uitvalswegen.*

De intercommunale B1 heeft de verwezenlijking voorzien in 1972 van de hoofdwegen van de Noordwijk (200 miljoen), van zekere aanpassingswerken in de omgeving van de overstapparking van Haren (20 miljoen) evenals van twee vakken van de autosnelweg A4, gemeenschappelijk met de metro te bouwen (225 miljoen voor het deel « wegen »). De werken aan het Debroux-viadukt (189 m) aan de autosnelweg zijn nu reeds aan de gang.

3. — *Andere reiswegen.*

De werken, aan de gang aan de omleidingsweg rond Waterloo (130 m) zullen naar het Zuiden verlengd worden (150 m).

4. — *Programma op middentermijn.*

Het programma voor de volgende jaren omvat in de eerste plaats de voltooiing van het noorderlijk gedeelte van de Ring tussen Machelen en Strombeek-Bever, en bijna gelijktijdig van het vak Groot-Bijgaarden-Dilbeek, ten einde de Ring met de Bracopslaan te verbinden, die als voorlopige verbinding kan dienst doen met het vak dat in aanbouw is in Vorst en Drogenbos.

De verwezenlijking van de grote verkeerswisselaars wordt uitgesteld, ten minste tot aan de beëindiging van het « autosnelweglint » van de Ring en van de Zuidoostelijke periferische stedelijke autosnelweg. Aldus zal de verbinding van de verschillende landelijke autosnelwegen het vlugst kunnen tot stand komen.

De tussenkomst van B1 zal naderhand, of gelijktijdig, voor zover de kredieten zulks mogelijk maken, uitgebreid worden tot de autosnelweg Waterloo-Haut-Ittre en later nog tot de overstap- en eindparkings, tot de aanleg van sommige uitvalswegen in verband met metrowerken of stedelijke hernieuwingen, en later nog tot de autosnelweg Ukkel-Waterloo.

IV. — *De toegankelijkheid van de Brusselse agglomeratie.*I. — *Inleiding.*

De aan de gang zijnde werken in de Brusselse agglomeratie, zowel voor rekening van het Ministerie van Openbare Werken (wegenaanleg) als van het Ministerie van Verkeerswezen (premetro), worden uitgevoerd in navolging van de algemene principes van het sectorplan, dat ter studie ligt bij het Bestuur voor Stedebouw en Ruimtelijke Ordening van het Ministerie van Openbare Werken.

Het plan voorziet, wat de wegbouw betreft, een hoofdwegennet dat gebaseerd is op concentrische en radiale wegen, zoals in de meeste Europese steden van hetzelfde type.

De wegenwerken, voorzien in 1972, zijn van belang én voor doorlopend en onderbroken verkeer, én zowel als concentrische reiswegen als voor de inval- en uitvalswegen.

Deze werken grijpen plaats in het kader van plannen op korte termijn (5 jaar) die het mogelijk moeten maken om verschillende opeenvolgende kunstwerken op welbepaalde assen in gebruik te kunnen nemen.

In feite stelt men vast dat, telkens wanneer een reisweg uitgerust wordt met kunstwerken op een onder niveau, de

2. — *Itinéraires de dégagement.*

L'Intercommunale B1 est appelée à prendre en charge en 1972 certains aménagements routiers locaux aux environs du parking de dissuasion de Haren (20 millions de travaux), ainsi que deux sections de l'autoroute A4 à construire en commun avec le métro (225 millions de travaux pour la partie « Routes ») et l'aménagement des artères principales du quartier Nord (200 millions). Les travaux du viaduc Debroux (189 m) sur l'autoroute sont d'autre part en cours.

3. — *Autres itinéraires.*

Les travaux en cours au contournement de Waterloo (130 m) seront prolongés vers le Sud (150 m).

4. — *Programmation à moyen terme.*

Le programme des prochaines années prévoit la concentration des efforts sur l'achèvement du Ring Nord, entre Machelen et Strombeek-Bever et, presque simultanément, sur la section Grand-Bigard-Dilbeek, afin de raccorder le Ring au boulevard Bracops, lequel peut constituer une liaison provisoire avec la section actuellement en chantier Forest-Drogenbos.

La réalisation des grands échangeurs sera postposée jusqu'à l'achèvement du « ruban » autoroutier du Ring et de l'autoroute urbaine périphérique Sud-Est, l'objectif étant de réaliser dans les meilleurs délais la liaison des différentes autoroutes nationales.

L'intervention de B1 s'étendra ensuite sinon simultanément, à concurrence des crédits disponibles, à l'autoroute Waterloo-Haute-Ittre et, ultérieurement, aux parkings de dissuasion et terminaux, à l'aménagement de certains itinéraires de dégagement en relation avec les travaux du métro ou de rénovation urbaine et, finalement, à l'autoroute Uccle-Waterloo.

IV. — *L'accès à l'agglomération bruxelloise.*I. — *Introduction.*

Les travaux en cours dans l'agglomération bruxelloise, tant sous l'autorité du Ministère des Travaux publics (ouvrages routiers) que sous celle du Ministère des Communications (ouvrages pré-métro), sont exécutés conformément aux dispositions générales du plan de secteur, en cours d'élaboration à l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire du Ministère des Travaux publics.

Ce plan prévoit, en ce qui concerne le réseau routier, un réseau principal basé, au même titre que celui des grandes villes européennes du même type, sur un réseau de voiries concentriques et de voiries radiales.

Les travaux routiers prévus en 1972 intéressent aussi bien des itinéraires à circulation continue que discontinue, et tant des itinéraires concentriques que des voies de pénétration ou de dégagement.

Ils s'insèrent dans des programmes coordonnés à court terme (5 ans) ayant pour objectif la mise en service successive des divers tronçons et des divers ouvrages d'art d'un ou plusieurs itinéraires déterminés.

En fait, chaque fois qu'un itinéraire est équipé d'ouvrages d'art à niveau différent, les difficultés de circulation se dé-

verkeersmoeilijkheden verplaatst worden naar de uiteinden van het betrokken vak, hetgeen een voortdurende aanpassing vergt van de meest dringende behoeften.

Anderzijds, spruit de bouw van sommige afzonderlijke kunstwerken voort uit plaatselijke omstandigheden (bijvoorbeeld gemeenschappelijke verwezenlijkingen met de premetro of stedelijke hernieuwingen).

V. — *Beschrijving van de verscheidene belangrijke werken in uitvoering of voorzien gedurende het jaar 1972.*

Het betreft hier enkel aannemingen die geleid of gekontrolleerd worden door de Dienst der Wegen van Brussel-Hoofdstad, waarvan de territoriale bevoegdheid zich uitstrekt tot de 19 gemeenten van het administratief arrondissement van Brussel-Hoofdstad.

1. — *Inval van de autosnelweg E5 Brussel-Luik.*

De bouwheer van de werken van deze autosnelweg is de Intercommunale E5, opgericht einde 1967 om een versnelde verwezenlijking van de autosnelweg Brussel-Luik te verzekeren.

De verkeerswisselaar Reyers is bestemd om voor de verspreiding te zorgen van de autosnelweg E5 ter hoogte van de Grote Ringlanen. Hij omvat verschillende kunstwerken :

a) Een viadukt met vier rijstroken (totale breedte 17,50 m), met een lengte van 343 m (opritten inbegrepen), in de as van de Grote Ringlanen. Dit kunstwerk is op het huidige ogenblik reeds in dienst.

b) Een tunnel met tweemaal twee rijstroken (16,00 m breedte) die de verbinding verzekert van de autosnelweg met de Roodebeeklaan. Deze tunnel met vier rijstroken gaat geleidelijk over naar twee boven elkaar geplaatste tunnels met twee rijstroken (één tunnel per richting) die uiteindelijk uitmonden, naar het centrum toe, voorbij het Jamblinne de Meuxplein.

c) Vier verbindingstunnels met twee rijstroken (hetzij 9,00 m breedte) tussen de autosnelweg en de twee richtingen van de Grote Ringlanen (Meiserplein naar het Noorden en Montgomeryplantsoen naar het Zuiden). Deze tunnels, die eindigen in uitritten gelegen langs het centrale viadukt heen, hebben een lengte tussen 100 en 140 m. Ze laten een doorlopende verbinding toe in beide richtingen van de Grote Ringlanen (links- en rechtsafzwaaiers). De tunnel Luik-Meiser is reeds in dienst.

d) Twee interferentievadukten met twee rijstroken, gelegen in de autosnelwegzone van de verkeerswisselaar, maken het mogelijk aan de gebruikers bestemd voor Luik, en afkomstig van het Meiserplein of de Roodebeeklaan, op verschillende niveau de rijwegen te kruisen voor de voertuigen komende van Luik en bestemd voor de Roodebeeklaan of het Montgomeryplantsoen.

e) Wegenaangepassing op het niveau van de rijweg, om er het lokaal verkeer gemakkelijker te laten verlopen.

f) Twee lange boven elkaar geplaatste tunnels onder de gehele lengte van de Roodebeeklaan (zie b), met splitsing aan het Jamblinne de Meuxplein, door middel van een inrit in de Kortenberglaan (richting Stad-buitenwijken) en een uitrit in de Patriottenstraat (richting buitenwijken-stad). Deze tunnels hebben ieder een lengte van ongeveer 750 m en een breedte van 8,50 m (twee rijstroken).

In het huidige stadium wordt een verlenging van de tunnel naar de stad bestudeerd, onder de Patriotten- en de Franklin-

placent à ses extrémités, ce qui postule un réajustement permanent des besoins immédiats.

Par ailleurs, la construction de certains ouvrages isolés résulte de circonstances locales (par exemple réalisations communes avec le pré-métro ou incidence de la rénovation urbaine).

V. — *Description des divers travaux importants en cours ou prévus durant l'année 1972.*

Il s'agit ici exclusivement d'entreprises dirigées ou surveillées par la Direction des Routes de Bruxelles-Capitale, dont la compétence territoriale s'étend aux 19 communes de l'arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale.

1. — *Pénétration vers la ville de l'autoroute E5 Liège-Bruxelles.*

Le maître de l'ouvrage des travaux de cette autoroute est l'Intercommunale E5, créée à la fin de 1967 en vue de la réalisation accélérée de l'autoroute Bruxelles-Liège.

L'échangeur Reyers constitue le dispositif d'éclatement de l'autoroute E5, à hauteur des boulevards de Grande Ceinture. Il comporte divers ouvrages distincts :

a) Un viaduc à quatre voies de circulation (largeur totale 17,50 m) d'une longueur de 343 m (rampes comprises), dans l'axe des boulevards de Grande Ceinture. Cet ouvrage est actuellement en service.

b) Un tunnel à deux fois deux voies de circulation (soit 16 m de largeur) reliant l'autoroute à l'avenue de Roodebeek. Ce tunnel à quatre bandes se transforme progressivement en deux tunnels superposés à deux voies (un tunnel par direction) aboutissant in fine vers le centre, au-delà de la place Jamblinne de Meux.

c) Quatre tunnels de raccordement à deux voies (soit 9 m de largeur) entre l'autoroute et les deux directions des boulevards de Grande Ceinture (place Meiser au Nord et square Montgomery au Sud). Ces tunnels, se terminant par des trémies situées le long des rampes du viaduc dont question ci-dessus, ont des longueurs variant entre 100 et 140 m. Ils permettent des raccordements directs en circulation continue (virages à gauche et à droite) dans les deux directions des boulevards de Grande Ceinture. Le tunnel Liège-Meiser est actuellement en service.

d) Deux viaducs d'interférence à deux voies, situés dans la zone « autoroute » de l'échangeur, permettent aux usagers à destination de Liège et provenant de la place Meiser ou de l'avenue de Roodebeek de recouper à niveau différent les chaussées directes destinées aux mouvements venant de Liège vers l'avenue de Roodebeek ou le square Montgomery.

e) Des aménagements à niveau de la voirie de surface, destinés à faciliter l'écoulement de la circulation locale de surface.

f) Deux tunnels longs superposés sous toute la longueur de l'avenue de Roodebeek (cfr b), avec séparation à la place Jamblinne de Meux et trémies dans la rue des Patriotes (sens faubourgs-Ville) et l'avenue de Cortenberg (sens Ville-faubourgs). Ces tunnels ont chacun une longueur de 750 m et une largeur de 8,50 m (deux voies de circulation).

Au stade actuel, une ultime prolongation supplémentaire d'un tunnel vers la Ville est à l'étude, sous les rues des

straat, en mogelijke opeenvolgende inritten in de Notelaarstraat, aan het Geuzenplein, in de Franklinstraat en in de Stevinstraat, in de onmiddellijke omgeving van de gebouwen bestemd voor de Europese Economische Gemeenschap.

g) Twee onderdoorgangen voor voetgangers, onder de Grote Ringlaan (E. Maxlaan en Vergoteplantsoen).

Anderzijds omvat het complex, op het tweede ondergrondse niveau, een metrokoker van 982 m lengte (breedte 7,40 m) en een metrostation van 100 m lengte onder het hoofdkruispunt. Deze kunstwerken worden in dezelfde aanname gebouwd voor rekening van het Ministerie van Verkeerswezen. De ingebruikneming van deze premetrolijn en van het station « Diamant » heeft plaatsgehad op 2 mei 1972.

In feite is er slechts één uitvoeringsdienst, namelijk de Dienst der Wegen van Brussel-Hoofdstad. De werken, voor een bedrag van ongeveer 750 miljoen, werden toevertrouwd aan de Tijdelijke Vennootschap « Constructions et Entreprises Industrielles-Compagnie Industrielle de Travaux E. Blaton ». Ze zullen voltooid zijn tegen het einde van 1972. Geheel ingebruiknemingen hebben sedert einde 1971 plaatsgehad en worden voorzien in de loop van 1972. Het geheel, behalve de tunnels naar het stadcentrum, zal in augustus voor het verkeer worden opengesteld.

2. — *Indringing van de stedelijke autosnelweg van de Tervuurselaan en aanleg in stedelijke autosnelweg van de grote Ringlaan in de omgeving van het Montgomeryplantsoen.*

De wegenwerken worden uitgevoerd voor rekening van het Wegenfonds en de premetrowerken voor rekening van het Departement van Verkeerswezen.

a) *Montgomerycomplex.*

Dit complex is gelegen op het kruispunt van de stedelijke autosnelwegen van de Tervuurselaan en van de Grote Ringlaan. Een wegtunnel met vier rijstroken (totale breedte 15,50 m) wordt gebouwd in beide assen.

De tunnel in de as van de Tervuurselaan, gelegen op het tweede niveau, heeft een lengte van 208 m, met inritten van 105 m (stad) en 98 m (buitenwijken).

De wegtunnel van de Grote Ringlaan omvat verschillende vakken, gescheiden door open stroken die een betere verlichting mogelijk maken. Men onderscheidt een inrit (140 m) ten Noorden van de St-Lambrechts-Woluwelaan, een eerste tunnelvak van 20 m onder deze laan, een open strook van 120 m, de tunnel onder het Montgomeryplantsoen zelf, op het eerste ondergronds niveau (lengte 174 m), een tweede open strook (188 m), een derde tunnel van 20 m onder de Bollandistenlaan (hoofdingang van het Sint-Michielscollege) en een uitrit van 128 m.

Een onafhankelijke onderdoorgang van 50 m lengte wordt eveneens in dezelfde aanname gebouwd, onder het kruispunt van de Grote Ringlaan met de Escadron- en de Baron de Castrostraat.

De metrowerken zijn even belangrijk: overstapstation onder het Montgomeryplantsoen, koker van 830 m in de as Tervuurselaan-Broquevillelaan en koker van 1 065 m in de as van de Grote Ringlaan.

De voorlopige zuidelijke inrit van deze laatste metrokoker zal aangelegd worden in de uitrit van de Escadronstraat-tunnel, die later voor het wegverkeer zal bestemd zijn.

Patriotes et Franklin, avec sorties successives éventuelles (éclatement) dans la rue du Noyer, à la place des Gueux, dans la rue Franklin et enfin dans la rue Stévin, aux abords immédiats des bâtiments destinés à la Communauté Economique Européenne.

g) Deux passages inférieurs pour piétons sous les boulevards de Grande Ceinture (avenue Emile Max et square Vergote).

D'autre part, le complexe comprend, au niveau —2 un puits métro de 982 m de longueur (largeur 7,40 m) et une gare de métro de 100 m de longueur sous le carrefour principal. Ces ouvrages sont construits dans la même entreprise pour le compte du Ministère des Communications. La mise en service de cette ligne de pré-métro et la gare « Diamant » correspondante a eu lieu le 2 mai 1972.

Il n'y a en fait qu'un service d'exécution unique, à savoir la Direction des Routes de Bruxelles-Capitale. Les travaux, d'un montant de l'ordre de 750 millions, ont été confiés à l'association momentanée « Constructions et Entreprises Industrielles-Compagnie Industrielle de Travaux E. Blaton ». Ils seront terminés à la fin de 1972. Des mises en service partielles ont eu lieu depuis la fin de 1971 et sont prévues dans le courant de l'année 1972. L'ensemble du dispositif — sauf les ouvrages vers et depuis le centre Ville — est en principe appelé à être en service pour le mois d'août 1972.

2. — *Pénétration vers la Ville de l'autoroute urbaine de l'avenue de Tervuren et aménagement en autoroute urbaine des boulevards de Grande Ceinture aux abords du Square Montgomery.*

Les travaux routiers sont exécutés pour le compte du Fonds des Routes et les travaux de pré-métro pour le compte du Département des Communications.

a) *Complexe Montgomery.*

Ce complexe est situé au croisement des autoroutes urbaines de l'avenue de Tervuren et de Grande Ceinture. Un tunnel routier à quatre voies de circulation (largeur totale 15,50 m) est construit le long de chacun de ces 2 axes.

Le tunnel dans l'axe de l'avenue de Tervuren, situé au second sous-sol, a une longueur de 208 m, avec des trémies de 105 m (Ville) et de 98 m (faubourgs).

Le tunnel routier des boulevards de Grande Ceinture comprend divers tronçons séparés par des zones en tranchée ouverte, afin de faciliter la ventilation. On rencontre successivement une trémie (longueur 140 m) au Nord de l'avenue de Woluwe-St-Lambert, à hauteur de laquelle on trouve un premier tronçon de tunnel de 20 m de longueur, suivi d'une tranchée ouverte de 120 m de longueur. Le tunnel du square Montgomery situé au premier sous-sol (longueur 174 m) est suivi d'une seconde tranchée ouverte de 188 m et d'un dernier tunnel de 20 m de longueur pour se terminer par la trémie Sud (longueur 128 m) située au-delà de la rue des Bollandistes (entrée principale du Collège Saint-Michel).

Un passage inférieur indépendant de 50 m de longueur est également prévu dans la même entreprise sous le carrefour des boulevards de Grande Ceinture avec les rues de l'Escadron et Baron de Castro.

Les travaux métro sont tout aussi importants: gare de correspondance sous le square, puits de 830 m dans l'axe Tervuren-Broqueville et puits de 1 065 m dans l'axe des boulevards de Grande-Ceinture.

La sortie provisoire Sud de ce dernier sera aménagée dans la trémie du tunnel Escadron destiné ultérieurement à la circulation automobile.

In eerste fase zal deze tunnel dus enkel in de richting Zuid-Noord kunnen worden gebruikt.

Om de verkeersproblemen gedurende de werken beter te kunnen oplossen werd een voorlopig viadukt voorzien, met drie rijstroken en een totale lengte van 450 m, en gebouwd in minder dan 48 uur in de as van de Tervuurselaan.

Dit viadukt, dat later op andere plaatsen zal kunnen worden gebruikt, werd gebouwd door de N. V. Nobels-Peelman, voor een bedrag van 25 miljoen.

De werken van burgerlijke bouwkunde werden voor een bedrag van 750 miljoen toevertrouwd aan de Tijdelijke Vennootschap Sotrah-Belgische Betonmaatschappij en zullen voltooid zijn in 1973.

De tunnel in de as van de Grote Ringlanen zal in de zomer van 1972 worden opengesteld (reeds in één richting op het huidig ogenblik), en deze in de as van de Tervuurselaan in de herfst van 1972.

Deze aannemingen worden geleid door de Directie der Wegen van Brussel-Hoofdstad.

b) *Halfeeuwfeestenbogen - Tervuurse Poort.*

Om aan het Halfeeuwfeestpark zijn bestemming als groene zone terug te geven, uitsluitend ten gebruike van de voetgangers, en om de ondergrondse kunstwerken van het rondpunt van de Wetstraat rechtstreeks te verbinden met deze van het Montgomeryplantsoen, zullen de in- en uitrit van de J. F. Kennedylaan vervangen worden door een open strook van 190 m lengte, verlengd door een tunnel met vier rijstroken (breedte 15,50 m) van 628 m lengte, die onder en door de funderingen van de bogen van het Halfeeuwfeestpark zal lopen.

Nadien zal de tunnel verlengd worden om eveneens het kruispunt van de Tervuurse Poort (Keltenlaan) te vermijden.

De aanneming, genoemd naar de Halfeeuwfeestbogen, werd aanbesteed op 13 november 1970 voor een totaal bedrag van 304 miljoen. Ze omvat eveneens een metrokoker (verbinding tussen de bestaande koker onder het Schumanplein en die welke moet gebouwd worden onder de Tervuurse-Poort).

De aanneming wordt geleid door de Speciale Studiedienst voor de metro. De werken werden op 5 maart 1971 aangevangen en moeten contractueel voltooid zijn op 4 maart 1973.

Wat de Tervuurse Poort betreft, leidde de aanbesteding tot een bedrag van 424,4 miljoen.

c) *Indringing van de autosnelweg A4 Namen-Brussel.*

De werken worden uitgevoerd voor rekening van de Intercommunale B1.

1. *Viadukt Debroux.*

Dit kunstwerk vormt de verlenging naar het centrum van de agglomeratie van de vakken die in de loop van de vorige jaren werden gebouwd (tunnel van de Vier Armen van Oudergem en viadukt der Drie Fontainen). Het laat de overbrugging toe van de Waverse steenweg en van de Vorstlaan (zuidoostelijke periferische stedelijke autosnelweg).

De aanneming omvat eveneens de bouw van laterale rijwegen naast het viadukt, evenals een rijweg van 10 m breedte tot aan de steenweg op Watermaal, die later deel zal

En première phase, ce tunnel routier ne pourra donc être utilisé que dans le sens Sud-Nord.

Afin de faciliter les problèmes de circulation pendant les travaux, un viaduc provisoire métallique amovible à trois bandes de circulation, de 450 m de longueur totale, a été construit en moins de 48 heures dans l'axe de l'avenue de Tervuren.

Ce viaduc, qui a été construit par la S. A. Nobels-Peelman pour la somme de 25 millions, est destiné à être réutilisé par la suite sur d'autres chantiers.

Les travaux de Génie Civil ont été confiés à l'« Association Momentanée Sotrah-Société Belge des Bétons ». Les travaux d'un montant de l'ordre de 750 millions seront complètement terminés en 1973.

Le tunnel Grande Ceinture a été partiellement mis en service début 1972. Il le sera complètement au cours de l'été 1972 et le tunnel Tervuren sera mis en service en automne 1972.

Ces entreprises sont dirigées par la Direction des Routes de Bruxelles-Capitale.

b) *Arcades du Cinquantenaire - Porte de Tervuren.*

Afin de rendre au Parc du Cinquantenaire sa destination de zone verte à l'usage exclusif des piétons et de relier directement les ouvrages souterrains du rond-point de la rue de la Loi à ceux du Square Montgomery, les trémies de l'avenue J. F. Kennedy seront in fine remplacées par une tranchée ouverte de 190 m de longueur, prolongée par un tunnel à quatre voies (largeur 15,50 m) de 628 m de longueur, passant sous et à travers les fondations des Arcades du Cinquantenaire.

Par la suite, le tunnel sera prolongé pour passer également sous le carrefour de la Porte de Tervuren (avenue des Celtes).

L'entreprise dite des Arcades du Cinquantenaire a été adjudgée le 13 novembre 1970 pour un montant total de 304 millions. Elle comporte également un pertuis métro (raccordement entre le pertuis existant du rond-point Schuman et celui à créer sous la Porte de Tervuren).

L'entreprise unique est dirigée par le Service spécial d'Etudes de la S. T. I. B. Les travaux ont débuté le 5 mars 1971 et devront être terminés contractuellement le 4 mars 1973.

L'entreprise de la Porte de Tervuren a été adjudgée pour un montant de 424,4 millions.

c) *Pénétration de l'autoroute A4 Namur-Bruxelles.*

Les travaux sont exécutés pour le compte de l'Intercommunale B1.

1. *Viaduc Debroux.*

Cet ouvrage est en fait la prolongation vers la Ville de sections construites les années antérieures (tunnel des Quatre Bras d'Auderghem et viaduc des Trois-Fontaines). Il permet le franchissement de la chaussée de Wavre et du boulevard du Souverain (autoroute urbaine périphérique Sud-Est).

L'entreprise comprend également la construction des voiries latérales au viaduc, ainsi que d'une chaussée provisoire de 10 m de largeur jusqu'à la chaussée de Watermael. Cette

uitmaken van de verlenging van de autosnelweg. Deze rijweg zal dienst doen als voorlopige verbinding bij de openstelling van het Debroux-viadukt.

Het feitelijke viadukt heeft een lengte van 950 m (opritten inbegrepen) en een totale breedte van 20 m (tweemaal twee rijstroken).

De aanbesteding heeft plaatsgehad op 4 juni 1970 voor een bedrag van ongeveer 190 miljoen. De werken, toevertrouwd aan de Tijdelijke Vereniging « Constructions et Entreprises Industrielles - Delens », werden aangevat op 1 juni 1971 en moeten contractueel voltooid zijn op 1 december 1972.

2) Complex « Belle-Vue ».

Het gaat hier om een autonelswegvak van ± 1 km, ten Zuiden van het Ocfenplein. De middenberm van de autosnelweg wordt gebruikt door een metrolijn. Een station is voorzien onder de nieuwe brug van de Beaulieuilaan, eveneens in de aanneming begrepen. Aldaar wordt ook een toegangspunt voor de autosnelweg gebouwd.

De werken, van een bedrag van 168,5 miljoen (waarvan 68,3 miljoen voor de metro) werden aanbesteed op 8 december 1971 en toevertrouwd aan de Tijdelijke Vereniging E. G. T. A.-Dumon en Vandervin.

Deze aanneming wordt door de metropartner geleid.

Er zij opgemerkt dat, in de onmiddellijke nabijheid van het « Belle-Vue » complex, de bouw zal worden aangevangen van een gebouw dat hoofdzakelijk bestemd is voor diverse diensten van de M. I. V. B. (stelplaats — garage voor metro's voor autobussen) en ook plaats zal bieden voor een rijkswachtpost en voor de Regie der Wegen van Brussel-Hoofdstad.

De aanbesteding van 6 maart 1972 heeft geleid tot een bedrag van 323,9 miljoen waarvan 47,5 miljoen voor de Intercommunale B1. Deze aanneming wordt door de metropartner geleid.

Anderzijds, wordt op het huidig ogenblik eveneens gewerkt aan de verbreding van de brug der Drie Bruggen, aan het kruispunt van de Invalidenlaan en de Triomflaan. Het gaat om een afzonderlijke aanbesteding, die echter in verband staat met de metrowerken in die omgeving en ook met de indringing van de autosnelweg A4, die voorlopig zal aansluiten op de Triomflaan via deze brug. De werken, aanbesteed op 26 november 1971, werden toevertrouwd aan de N. V. C. E. I. Z. Deze aanneming wordt eveneens door de metropartner geleid.

3) Stedelijke autosnelweg van de Grote Ringlanen.

Tussen de werken van de verkeerswisselaar Reyers en van het Montgomeryplantsoen, waarvan hierboven sprake, bleef, in het begin van 1972 één kunstwerk aan te besteden om de Grote Ringlanen te kunnen omvormen tot een reële stedelijke autosnelweg, zonder enig bovengronds kruispunt.

Het betreft hier de tunnel onder het kruispunt van de Georges Henrilaan te Sint-Lambrechts-Woluwe.

Deze tunnel zal tweemaal drie rijstroken omvatten (totale breedte : 24,50 m), en een totale lengte hebben van 290 m (inritten inbegrepen).

Ook hier betreft het een gemeenschappelijk werk Wegen-Metro, vermits er een metrokoker van 485 m voorzien is, evenals een station.

De aanbesteding heeft plaatsgehad op 9 maart 1972 en heeft geleid tot een bedrag van 236,9 miljoen, waarvan 160,8 miljoen voor de metro.

voirie constituera ultérieurement une partie de la section suivante de l'autoroute, mais servira de liaison provisoire dès l'achèvement du viaduc Debroux.

Le viaduc proprement dit a une longueur de 950 m (rampes comprises) et une largeur hors tout de 20 m (soit deux fois deux voies de circulation).

L'adjudication a eu lieu le 4 juin 1970 pour un montant de l'ordre de 190 millions. Les travaux, confiés à l'Association Momentanée « Constructions et Entreprises Industrielles Delens » ont débuté le 1^{er} juin 1971 et doivent être contractuellement terminés le 1^{er} décembre 1972.

2.) Complexe de Belle-Vue.

Il s'agit ici d'un tronçon d'autoroute de ± 1 km de longueur, au Sud de la Plaine des Manœuvres. La berme centrale de l'autoroute est occupée par une ligne de métro. Une gare est prévue sous le pont nouveau de l'avenue de Beaulieu, également compris dans l'entreprise, et qui constitue d'autre part un point d'accès à l'autoroute.

Les travaux, d'un montant de 168,5 millions (dont 68,3 millions pour le métro) ont été adjugés le 8 décembre 1971 et confiés à l'Association Momentanée « E. G. T. A.-Dumon et Vandervin ».

Cette entreprise commune est dirigée par le partenaire responsable du métro.

Il convient de noter que la construction d'un vaste complexe immobilier regroupant principalement divers services de la S. T. I. B. (atelier — dépôt pour métro et pour autobus), ainsi qu'un poste de Gendarmerie et la Régie des Routes de Bruxelles-Capitale, sera incessamment entamée aux abords immédiats de ce complexe « Belle-Vue ».

L'adjudication du 6 mars 1972 a été conclue pour un montant total de 323,9 millions, dont 47,5 millions pour l'Intercommunale B1. Cette entreprise commune est dirigée par le partenaire responsable du métro.

D'autre part, l'élargissement du pont dit des Trois-Ponts, au carrefour du boulevard des Invalides et du boulevard du Triomphe, est actuellement également en cours grâce à une adjudication indépendante, dans le cadre des travaux métro, d'une part, et de la liaison provisoire de l'autoroute A4 au boulevard du Triomphe, d'autre part. Les travaux ont été adjugés le 26 novembre 1971 et confiés à la S. A. C. E. I. Cette entreprise commune est dirigée par le partenaire responsable du métro.

3) Autoroute urbaine de Grande Ceinture.

Entre les travaux de l'échangeur Reyers et du square Montgomery, dont question ci-dessus, il restait un ouvrage à entamer au début de 1972 afin de compléter la transformation de la Grande Ceinture en autoroute urbaine véritable, sans aucun carrefour de surface.

Il s'agit du tunnel sous le carrefour de l'avenue Georges Henri, à Woluwe-St.-Lambert.

Ce tunnel comporte deux fois trois voies de circulation (largeur totale : 24,50 m), et a une longueur (trémies comprises) de 290 m.

Ici aussi, le chantier comporte une part prépondérante pour le métro, qui prévoit, d'une part, un puits de 485 m de longueur, et d'autre part une gare de métro.

L'adjudication a eu lieu le 9 mars 1972 et a été conclue pour un montant de 236,9 millions, dont 160,8 millions pour le métro.

De werken werden toevertrouwd aan de Tijdelijke Vereniging N. V. Auxeltra-N. V. Van Riel-Vandenbergh.

4) Noordwijk.

De aanleg van de hoofdwegen (Oost-West en Noord-Zuid) van de vernieuwde Noordwijk (53 ha) werd door het Departement van Openbare Werken overgenomen en door deze toevertrouwd aan de Intercommunale B1, in het raam van de inval van de autosnelweg Antwerpen-Mechelen-Brussel.

Het gaat hoofdzakelijk om twee haakrecht op elkaar gelegen assen van 60 m breedte, met een respectieve lengte van 700 m en 825 m.

Aan het kruispunt van deze twee wegen wordt een tunnel voorzien, waarvan de as in de Noord-Zuid richting gelegen is. Deze tunnel zal tweemaal twee rijstroken tellen.

Meer naar het Zuiden toe zal deze tunnel in eerste fase verbonden worden met het voorlopig Jacqumain-viadukt (twee rijstroken), en later met het definitieve viadukt (tweemaal twee rijstroken) naar het stadscentrum toe.

In het raam van dezelfde aanneming, doch op kosten van de stad Brussel en de gemeenten Schaarbeek en Sint-Joostten-Noode, met een waarschijnlijke subsidiëring van 65 % door het Departement van Openbare Werken, wordt de bouw van de rioleringen voorzien (afvalwater van de gebouwen en regenwater), evenals, daar waar zulks nodig of nuttig is, leidingskanalen voor de verschillende concessiehoudende maatschappijen.

Tijdens het jaar 1972 zullen er eveneens een reeks van andere minder spectaculaire werken plaatshebben, voornamelijk in verband met de modernisering van de wegenissen of de aanleg van sommige kruispunten.

E. — De Intercommunale Vereniging voor de Autosnelwegen van West-Vlaanderen. (I. V. A. W.)

I. — Algemene toelichting.

1. Op 3 november 1971 werd de Intercommunale Vereniging voor de Autosnelwegen van West-Vlaanderen opgericht door de Minister van Openbare Werken, met als opdracht de aanleg van de autosnelwegen :

E5 (A11) tussen Jabbeke-Veurne en de Franse grens.
A11 tussen Jabbeke en Zeebrugge.
A71 Zeebrugge-Doornik (op Westvlaams grondgebied).
A9 Kortrijk-Ieper-Veurne.

De autosnelwegen vormen de driehoek van de West-vlaamse autosnelwegen, in overeenstemming met de drie gewesten, die deze provincie kenmerken nl. het Westland, Brugge met Zeebrugge en Kortrijk. Het kenteken van de Vereniging bevat dan ook een driehoek.

De autosnelwegen verbinden de steden Brugge, Roeselare, Kortrijk, Ieper en Veurne, die tot de stichtende vennoten van de vereniging behoren, samen met de stad Oostende en twee Intercommunale Verenigingen voor Gewestelijke ontwikkeling en economische expansie nl. de Westvlaamse Intercommunale voor economische expansie en reconversie (W. I. E. R.-Brugge) en de gelijkaardige Intercommunale Leiedal (Kortrijk).

De Provincie West-Vlaanderen is eveneens tot de Vereniging toegetreten. De heer Gouverneur, neemt het voorzitterschap van de Vereniging waar.

Les travaux ont été confiés à l'Association Momentanée « S. A. Auxeltra-S. A. Van Riel-Vanden Bergh ».

4. — Quartier Nord.

L'aménagement des axes principaux (Est-Ouest et Nord-Sud) du Quartier Nord en complète rénovation (surface 53 ha) a été pris en charge par le Département des Travaux publics et confié par celui-ci à l'Intercommunale B1, dans le cadre de l'aménagement de la pénétration de l'autoroute Anvers-Malines-Bruxelles.

Il s'agit essentiellement de deux axes orthogonaux de 60 m de largeur chacun, et d'une longueur respective de 700 m et de 825 m.

Un tunnel est prévu au carrefour de ces deux artères dans la direction Nord-Sud, à deux fois deux voies de circulation.

Plus au Sud, la sortie de ce tunnel sera raccordée en première phase au viaduc Jacqumain provisoire (deux voies) et par la suite au viaduc définitif (deux fois deux voies) vers le centre de la ville.

Dans le cadre de la même entreprise, mais à charge de la ville de Bruxelles et des communes de Schaerbeek et de Saint-Josse-ten-Noode, avec subsides probables de 65 % par le Département des Travaux publics, il est prévu de construire des égouts (récolte des eaux usées des immeubles et des eaux de ruissellement) ainsi que là où c'est nécessaire ou utile, de caniveaux à câbles pour les diverses sociétés concessionnaires.

Pendant l'année 1972, une série de travaux moins spectaculaires sera exécutée, consistant principalement en la modernisation des voiries, ainsi que l'aménagement d'un certain nombre de carrefours.

E. — Association Intercommunale pour les autoroutes de la Flandre occidentale. (I. V. A. W.)

I. — Exposé général.

1. Le Ministre des Travaux publics a créé, le 3 novembre 1972, l'Intercommunale pour les autoroutes de la Flandre occidentale, laquelle a pour mission la construction des autoroutes suivantes :

E5 (A11) Jabbeke-Furnes-Frontière française.
A11 Jabbeke-Zeebrugge.
A17 Zeebrugge-Tournai (sur le territoire de la province).
A9 Courtrai-Ypres-Furnes.

Ces autoroutes forment le triangle d'autoroutes de la Flandre occidentale qui correspondent aux trois régions caractérisant cette province, c'est-à-dire le Westhoek, Bruges avec Zeebrugge et Courtrai. L'insigne de l'association comporte dès lors un triangle.

Ces autoroutes relient les villes de Bruges, Roulers, Courtrai, Ypres et Furnes, lesquelles comptent parmi les membres fondateurs de l'association en même temps que la ville d'Ostende et les deux Associations intercommunales d'expansion régionale, la « Westvlaamse Intercommunale voor economische expansie en reconversie » (W. I. E. R.-Bruges) et l'« Intercommunale Leiedal » (Courtrai).

La province de Flandre occidentale a également adhéré à l'association.

Le Gouverneur de la province en assume la présidence.

2. Economische verantwoording.

— De provincie West-Vlaanderen bezit tot nog toe niet veel autosnelwegen. Op het gehele net van 1 000 km autosnelwegen, is deze provincie slechts een zestigtal kilometer rijk, waaronder Brussel-Oostende (E5) als oudste vak en een gedeelte E3 in de omgeving van Kortrijk als nieuwste aanwinst. Beide delen liggen geïsoleerd van de provincie. Zij moeten met elkander worden verbonden.

— De autosnelweg A71 verbindt de E3 en de E5 doorheen de provincie en tevens de twee grootste steden Brugge als hoofdplaats van de provincie en Kortrijk.

— De autosnelweg A71 voorziet in het bijzonder in de verbinding van de haven van Zeebrugge met het hinterland. De A71 verbindt Zeebrugge in rechte lijn met de Waalse Autoweg in Doornik, en is aldus van levensbelang voor de ontwikkeling van deze havens en de provincie.

— De A11 (E5) loopt langs de kust en verzekert een gelijkmatige spreiding van het toeristisch verkeer langs heel de kust, zodat alle toeristische centra rechtstreeks vanaf de autosnelweg toegankelijk zijn. Tevens verzorgt deze autosnelweg de verbinding van Zeebrugge met de havens in het Franse Noorden, en in het bijzonder met Calais, en de kanaaltunnel. De A11 ontsluit tevens de stad en het ganse gewest Veurne.

— De A9 verbindt Kortrijk met Ieper en Veurne. Hij verwezenlijkt de zo noodzakelijke ontsluiting van de Westhoek en verzekert tevens de omleiding van de stop van Menen. Tevens is de A9 de ideale toegangsweg voor de toeristen uit het Franse Noorden en voornamelijk Rijsel en Roubaix naar de Westkust. Met de intrede van Groot-Brittannië in de E. E. G. en de voorziene bouw van de kanaaltunnel vormt West-Vlaanderen een belangrijke toegangspoort tot Europa.

3. Beschrijving.

a) De driehoek van autosnelwegen.

De driehoek der Westvlaamse autosnelwegen is gespreid over 185 km.

— De A71 van Zeebrugge tot Marke verbindt Brugge, de A5, Torhout, Roeselare, Kortrijk, de E3 met Doornik.

De autosnelweg is 64 km lang, en kruist de Leievallei, en het kanaal Roeselare-Leie. De gemiddelde kostprijs wordt geraamd op 100 miljoen F per kilometer. De duurste secties zijn ongetwijfeld de omgeving van Kortrijk en Brugge. Vijf verkeerswisselaars komen erop voor.

Ter hoogte van Torhout-Veldegem werd een tracéwijziging aangevraagd om een boszone te sparen. Deze vraag werd ingewilligd en het tracé benadert het oorspronkelijke, allereerste tracé zeer dicht. De groene zone blijft volledig vrijwaard, terwijl de hinder voor de landbouw en de gemeente Ruddervoorde ten zeerste werd beperkt.

Een eerste vak van 3,5 km ten noorden van Brugge werd onlangs reeds voor het verkeer opengesteld.

— De A11 is dat onderdeel van de E5 dat Calais over Veurne, Nieuwpoort, Gistel met Jabbeke verbindt. De ontwikkelde lengte bedraagt 54 km. De bijzonderste kunstwerken zijn gelegen bij de kruising van het kanaal Brugge-Oostende en de IJzer. Drie verkeerswisselaars zijn gepland.

De grondwerken zijn aangevangen te Jabbeke, op de sectie Jabbeke-Gistel. De aanbestedingen van de verschillende bruggen zijn gepland voor juni en september 1972. In oktober 1972 wordt de brug over de IJzer aanbesteed.

2. Justification économique.

— Dans la province de Flandre occidentale, les autoroutes sont peu nombreuses. Sur un réseau de mille kilomètres d'autoroutes, la province en possède à peine une soixantaine, dont Bruxelles-Ostende (E5) est la plus ancienne route, et une partie de la E3, à proximité de Courtrai, est le tronçon le plus récent. Ces deux tronçons sont isolés de la province. Il est nécessaire de les relier.

— L'autoroute A71 relie la E3 avec la E5 à travers la province, ainsi que les deux villes les plus grandes, Bruges, chef-lieu de la province, et Courtrai.

— L'autoroute A71 a comme but principal de relier le port de Zeebrugge avec son « hinterland ». La A71 relie Zeebrugge en ligne directe à l'autoroute de Wallonie à Tournai et revêt ainsi une importance vitale pour le développement du port de Zeebrugge et de toute la province.

— L'autoroute A11 (E5) longe la côte et assure une égale dispersion du trafic touristique le long du littoral, si bien que tous les centres touristiques sont accessibles au départ de l'autoroute. Cette autoroute assure en même temps la liaison entre le port de Zeebrugge et les ports du Nord et plus spécialement avec Calais et le futur tunnel sous la Manche. La A11 soustrait la région et la ville de Furnes à leur isolement.

— L'autoroute A9 relie Courtrai à Ypres et Furnes. Elle assure l'évitement du bouchon de Menin, soustrait en même temps Ypres et le Westhoek à leur isolement.

La A9 constitue la route d'accès idéale pour les touristes du Nord de la France — surtout ceux de Lille et de Roubaix — vers le littoral. Dans la perspective de l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun et de la construction du tunnel sous la Manche, la Flandre occidentale constitue un accès important vers l'Europe.

3. Description.

a) Le triangle d'autoroutes.

Le triangle d'autoroutes de la Flandre occidentale s'étend sur 185 kilomètres.

— L'autoroute A71 de Zeebrugge à Marke relie la ville de Bruges, la E5, Torhout, Roulers, Courtrai, la E3 avec Tournai.

L'autoroute est longue de 64 km et croise la vallée de la Lys et le canal de Roulers-Lys. Le coût moyen est évalué à 100 millions le kilomètre. Les sections autour de Bruges et de Courtrai sont indubitablement les plus coûteuses. Cinq échangeurs sont prévus.

A hauteur de Torhout-Veldegem on a demandé une correction de tracé, afin d'éviter une zone verte et un bois. Cette requête a été admise et le tracé se rapproche à présent du tout premier tracé proposé par le département. La zone verte a été épargnée, tandis que les difficultés pour l'agriculture et la commune de Ruddervoorde ont été restreintes au minimum.

Une première section de 3,5 kilomètres de longueur a été mise en service dernièrement au Nord de Bruges.

— La A11 est cette autre partie de l'E5, reliant Calais avec Jabbeke par Nieuport et Gistel. La longueur déployée est de 54 km. Les principaux ouvrages sont situés à proximité du croisement du canal Bruges-Ostende et de l'Yser. Trois échangeurs de circulation sont prévus.

Les terrassements ont commencé à Jabbeke, sur la section Jabbeke-Gistel. Les adjudications des différents ponts sont prévues pour juin et pour septembre. Le pont de l'Yser sera mis en adjudication au mois d'octobre 1972.

— De A9 verbindt Kortrijk-Ieper-Veurne en is 67 km lang. Een belangrijke tracéwijziging werd tussen Kortrijk en Menen doorgevoerd. Vroeger volgde de A9 de Leievallei vanaf Kortrijk tot Menen. Teneinde het landschap en het natuurschoon van de vallei niet te schenden, werd het tracé naar het Noorden verschoven, ter hoogte van het tracé van de geplande ontubbeling van de Rijksweg Kortrijk-Menen. Deze ontubbeling vervalt aldus, wat een gevoelige besparing betekent. Tevens wordt het gemeenschappelijk tracé tussen A9 en A71 langer, wat andermaal een economie is. Deze tracéwijziging brengt geen vertraging met zich mede, omdat het enkel een verlegging inhoudt van een tracé dat reeds in plan was gebracht.

b) *Opvatting der autosnelwegen.*

De autosnelwegen beantwoorden in alle opzichten aan de Belgische normen.

Wegens de omvang van het programma en ten einde zo spoedig mogelijk de aanleg te bevorderen, wordt op de meest economische wijze te werk gegaan.

Het dwarsprofiel van deze autosnelwegen is opgevat voor 2 maal 3 rijstroken met veiligheidsstrook en middenberm. In eerste aanleg worden echter slechts 2 rijstroken voorzien, de derde dient als veiligheidsstrook. De eigenlijke veiligheidsstrook wordt slechts later aangelegd.

De bruggen worden in aantal beperkt. Lange en dus dure overspanningen worden vermeden. De boven-bruggen worden met dit doel voorzien van een pijler in de middenberm. Zoveel mogelijk zullen geprefabriceerde voorgespannen liggers aangewend worden.

4. *Programma — Timing — Budgettering.*

In toepassing van artikel 25 van de statuten van de Intercommunale, en artikel 4 van het bestek, houdende de bepalingen en voorwaarden voor de concessie, wordt het programma en de timing jaarlijks vastgesteld door de Raad van Beheer, op eensluidend advies van de Minister van Openbare Werken.

Op dit ogenblik zijn hierover besprekingen aan de gang. De budgettering is uiteraard jaarlijks vast te stellen en afhankelijk van de goedkeuring door het Parlement, van de jaarlijkse begroting van het Departement van Openbare Werken.

II. — Technische gegevens van de autosnelweg A71 Brugge - Doornik.

In het *Belgisch Staatsblad* van 1 augustus 1968 verscheen het koninklijk besluit van 11 juli 1968 tot indeling van de ontworpen openbare weg Brugge-Doornik bij de categorie der autosnelwegen.

Deze autosnelweg loopt evenwijdig met de thans bestaande rijksweg 71. De huidige rijksweg is uiterst smal en gevaarlijk en heeft het grootste ongevallencijfer van alle andere rijkswegen in de provincie West-Vlaanderen.

De nieuwe autosnelweg zal een rechtstreekse snelle verbinding mogelijk maken vanaf het industriegebied te Zeebrugge met Brugge, Kortrijk en Doornik. Daarbij zijn talrijke toegangscomplexen voorzien, waarbij een gemakkelijke aansluiting mogelijk is met de andere autosnelwegen E5, A11, E3.

Deze autosnelweg zal in de provincie West-Vlaanderen een lengte hebben van 67 km.

— L'autoroute A9 relie Courtrai-Ypres-Furnes et aura une longueur de 67 kilomètres. Un changement de tracé important a été effectué entre Courtrai et Menin. Dans le temps, le tracé de l'A9 suivait la vallée de la Lys depuis Courtrai jusque Menin. Dans le but de préserver le paysage et la beauté naturelle de la vallée, le tracé a été déplacé vers le Nord à hauteur du dédoublement prévu de la route nationale Courtrai-Menin. Ce dédoublement ne sera donc plus nécessaire, ce qui représente une sensible économie. En même temps, le tronçon commun à l'A9 et l'A71 devient plus long, ce qui représente une nouvelle économie. Ce changement de tracé n'occasionne pas de retard, parce qu'il n'implique que le déplacement d'un tracé, dont le plan était déjà dressé.

b) *Conception des autoroutes.*

Les autoroutes suivent les normes réglementaires belges. Etant donné l'ampleur du programme, on procède de la façon la plus économique possible, dans le but de promouvoir un premier aménagement.

Le profil transversal de ces autoroutes est conçu pour permettre l'aménagement ultérieur de 2 fois 3 bandes comportant une bande de sécurité et une berme centrale. Au cours du premier aménagement 2 bandes seulement ont été prévues, la troisième servant de bande de sécurité. La véritable bande de sécurité ne sera aménagée que par après.

Les ponts sont en nombre réduit. On évite les ouvertures longues et, partant, coûteuses.

A cette fin, les ponts supérieurs sont conçus avec un pilier dans la berme centrale. On fera, autant que possible, usage de traverses en béton précontraint.

4. *Programmes — Calendrier — Budget.*

En application de l'article 25 des statuts de l'Intercommunale et de l'article du cahier des charges relatif aux stipulations et conditions de la concession, le programme ainsi que le timing sont arrêtés annuellement par le Conseil d'administration, sur avis conforme du Ministre des Travaux publics.

En ce moment, des discussions sont en cours à ce sujet. Le budget, de par sa nature, est établi annuellement et soumis à l'approbation du Parlement du budget annuel du département des Travaux publics.

II. — Données techniques concernant l'autoroute A 71 Bruges - Tournai.

Le *Moniteur belge* du 1^{er} août 1968 a publié l'arrêté royal classant la nouvelle route Bruges-Tournai dans la catégorie des autoroutes.

Cette autoroute est parallèle à la route nationale 71 déjà existante. Cette route nationale est très étroite et dangereuse. On y a noté le chiffre d'accidents mortels le plus élevé de toute la Flandre occidentale.

Cette nouvelle autoroute relie directement la zone industrielle et portuaire de Zeebrugge avec Bruges, Courtrai et Tournai. En outre, on a prévu de nombreux ouvrages d'accès et, de ce fait, une liaison avec les autoroutes A11, E3, E5 sera facilitée.

Cette autoroute aura, en Flandre occidentale, une longueur de 67 km.

Volgende toegangscomplexen met op- en afritten zijn voorzien :

1. Zuienkerke : Toegangscomplex met rijksweg 71 Blankenberge-Valenciennes.
2. Zuienkerke : Verkeerswisselaar met A11 Brussel-Zelzate-Brugge-Calais.
3. Brugge : Toegangscomplex met rijksweg 10 Brussel-Oostende.
4. Brugge : Toegangscomplex met rijksweg nr. 770 Ring van Brugge (Bevrijdingslaan).
5. Brugge-St. Michiels : Toegangscomplex met rijksweg 197 Brugge-Loppem en Brugge-Zeeuws-Vlaanderen (Grote ring van Brugge).
6. Brugge-St. Michiels : Verkeerswisselaar met de autosnelweg A10 Brussel-Oostende.
 - a) Noordelijk gedeelte complex grondgebied Brugge-St. Michiels;
 - b) Zuidelijk gedeelte complex grondgebied Loppem.
7. Loppem : Toegangscomplex met Heidelbergstraat (Provincieweg).
8. Waardamme : Toegangscomplex met rijksweg 68 « Oudenburg-Aardenburg ».
 - a) Noordelijk deel complex grondgebied Waardamme.
 - b) Zuidelijk deel complex grondgebied Ruddervoorde.
9. Torhout : Toegangscomplex met nieuwe wegverbinding « Torhout-Ruddervoorde ».
10. Lichtervelde : Toegangscomplex met rijksweg nr. 66 « Torhout-Gent ».
11. Ardooie : Verkeerswisselaar met autosnelweg « Brussel-Westkust ».
12. Ardooie : Toegangscomplex met de nieuwe wegverbinding « Roeselare-Ardooie ».
13. Rumbeke : Toegangscomplex met de rijksweg 308 « Roeselare - Kaster ».
14. St. Eloois-Winkel : Toegangscomplex met de nieuwe weg « Kortrijk-Moorslede ».
15. Wevelgem : Verkeerswisselaar A9 :
 - a) Noordelijk deel complex grondgebied Gullegem.
 - b) Zuidelijk deel complex grondgebied Wevelgem.
16. Wevelgem : Toegangscomplex met rijksweg nr. 9 « Brussel-Duinkerke ».
17. Marke : Verkeerswisselaar met E3.

De autosnelweg A71 begint in de onmiddellijke omgeving van Zeebrugge. Een gedeelte, gelegen tussen de rijksweg n° 72 (Blankenbergse steenweg) en de vaart Brugge-Oostende is wat de grondwerken en de bruggen betreft, reeds uitgevoerd.

De verharding voor dit wegvak werd reeds aanbesteed op 27 augustus 1971 voor een bedrag van 111 miljoen en werd op 25 oktober 1971 goedgekeurd.

Deze verhardingswerken zijn in uitvoering en zullen tegen 15 juli a.s. voltooid zijn. Het is thans reeds mogelijk dit nieuw wegvak te gebruiken om vanuit Oostende en Blankenberge naar Brugge te rijden zonder de smalle draaibrug, « Scheepsdalebrug » genaamd, te moeten voorbij komen.

Een nieuwe aansluiting met Brugge langs de Bevrijdingslaan wordt hierdoor tot stand gebracht.

De A71 vertoont volgend dwarsprofiel :

- een middenberm van 4,5 m;
- twee veiligheidsstroken van 1 m.;
- 2 × 3 rijstroken van 3,75 m;
- twee veiligheidsstroken van 3 m;
- twee zijbermen van 2,50 m.

Les complexes d'accès suivants ont été prévus :

1. Zuienkerke : Accès de la route nationale 71 Blankenberge-Valenciennes.
2. Zuienkerke : Echangeur avec l'A11 Bruxelles-Zelzate-Bruges-Calais.
3. Bruges : Accès de la route nationale 10 Bruxelles-Oostende.
4. Bruges : Accès de la route nationale 770 Ring de Bruges (Bevrijdingslaan).
5. Bruges-Sint-Michiels : Accès de la route nationale 197 Bruges-Loppem et Bruges-Flandre zélandaise.
6. Bruges-Sint-Michiels : Echangeur avec l'autoroute A10 Bruxelles-Oostende.
 - a) la partie Nord de l'échangeur sur le territoire de Bruges-Sint-Michiels;
 - b) la partie Sud de l'échangeur sur le territoire de Loppem.
7. Loppem : Accès de la « Heidelbergstraat » (route provinciale).
8. Waardamme : Accès de la R.N. 68 (Oudenburg-Aardenburg).
 - a) la partie Nord de l'accès sur le territoire de Waardamme;
 - b) la partie Sud de l'accès sur le territoire de Ruddervoorde.
9. Torhout : Accès de la nouvelle jonction « Torhout-Ruddervoorde ».
10. Lichtervelde : Accès de la R.N. 66 (Torhout-Gand).
11. Ardooie : Echangeur avec l'autoroute « Bruxelles-Littoral Occidental ».
12. Ardooie : Accès de la nouvelle jonction « Roulers-Ardooie ».
13. Rumbeke : Accès de la R.N. 308 « Roulers-Kaster ».
14. St Eloois-Winkel : Accès de la nouvelle route Courtrai-Moorslede.
15. Wevelgem : Echangeur avec l'A9.
 - a) la partie Nord de l'accès sur le territoire de Gullegem;
 - b) la partie Sud de l'accès sur le territoire de Wevelgem.
16. Wevelgem : Accès de la R.N. 9 « Bruxelles-Dunkerque ».
17. Marke : Echangeur avec l'E3.

Le début de l'autoroute A71 se situe dans les environs immédiats de Zeebrugge.

Les terrassements et les ponts d'une partie de l'autoroute A71, située entre la R.N. 72 et le canal Bruges-Oostende, ont déjà été exécutés.

L'adjudication des revêtements de cette section a déjà eu lieu le 27 août 1971 pour un montant de 111 millions et a été approuvée le 25 octobre 1971.

Ces travaux de revêtement sont en cours d'exécution et seront terminés pour le 15 juillet.

Dès à présent, il est possible d'utiliser cette nouvelle section dans la direction Ostende (Blankenberge)-Bruges. On arrive à Bruges sans être obligé de passer l'étroit pont tournant, dit « Scheepsdalebrug ».

De ce fait, une liaison nouvelle avec Bruges par la « Bevrijdingslaan » est réalisée.

Le profil en travers de l'A71 se présente comme suit :

- une berme centrale de 4 m;
- 2 bandes de sécurité de 1 m;
- 2 × 3 bandes de circulation de 3,75 m;
- 2 bandes de sécurité de 3 m;
- 2 accotements de 2,50 m.

III. — *Technische gegevens betreffende de autosnelweg A11 Brussel - Zelzate - Brugge - Calais.*

In het *Belgisch Staatsblad* van 17 februari 1967 verscheen het koninklijk besluit van 12 oktober 1966 tot indeling van de ontworpen openbare weg Brussel - Zelzate - Brugge - Calais bij de categorie der autosnelwegen.

Deze autosnelweg herneemt over de helft van zijn lengte het tracé Jabbeke - Calais dat reeds bij koninklijk besluit van 26 juni 1958 als autosnelweg werd vastgelegd.

De thans ontworpen autosnelweg draagt het nationale nummer A11 en het vak Jabbeke - Calais maakt deel uit van het internationaal traject 65 dat aansluit te Jabbeke met de thans bestaande autosnelweg Oostende - Brussel.

Volgende toegangscomplexen met op- en afritten zijn voorzien op de A11 :

1. Houtem : aansluitingscomplex met baan Leisele - Houtem.
2. Veurne (Steenkerke) : aansluitingscomplex met Rijksweg 65 Rijsel - De Panne.
3. Veurne : aansluitingscomplex met Rijksweg 302 Spermalie - Veurne.
4. Veurne : verkeerswisselaars met autosnelweg A9.
5. Nieuwpoort : aansluitingscomplex met nieuwe weg Diksmuide-Nieuwpoort (vanaf Rijksweg 57 tot de Kinderlaan).
6. Spermalie (Slype) : aansluitingscomplex met Rijksweg 69.
7. Snaaskerke : aansluitingscomplex met Rijksweg 63.
8. Jabbeke : verkeerswisselaars met autosnelweg A10 Brussel - Oostende.
9. Stalhille : aansluitingscomplex met Rijksweg 767 Jabbeke - De Haan.
10. Meetkerke : aansluitingscomplex met Rijksweg 10 Brussel - Oostende.
11. Zuienkerke : verkeerswisselaars met autosnelweg A71 Brugge - Doornik.
12. Brugge : aansluitingscomplex met Rijksweg 71 Blankenberge - Valenciennes en Rijksweg 298 Brugge - Zeebrugge.
13. Oostkerke : aansluitingscomplex met Gemeenteweg Brugge - Westkapelle en Gemeenteweg Damme - Dudzele.
14. Moerkerke : aansluitingscomplex met nieuwe Rijksweg Brugge - Zeeuws - Vlaanderen.

IV. — *Technische gegevens van de autosnelweg A9*

Kortrijk-Veurne.

Deze autosnelweg A9 begint te Moorsele, ten Noord-Westen van Kortrijk met een aansluitingscomplex op de autosnelweg A71 (Brugge-Doornik) loopt ongeveer evenwijdig met de rijksweg n° 9, en eindigt te Veurne met een verkeerswisselaar op de kustautosnelweg A11.

Een korte verbinding tussen Kortrijk, Ieper en Veurne wordt hierdoor mogelijk.

De totale lengte van deze autosnelweg bedraagt 64 km, en is volledig in de provincie West-Vlaanderen gelegen.

Het definitief dwarsprofiel van deze autosnelweg is vastgesteld op 2 × 3 rijstroken.

Volgende toegangscomplexen met op- en afritten zijn voorzien op de A9 :

1. Oostduinkerke (Wulpen) : kruispunt met de rijksweg n° 72 « Knokke-Duinkerke vak Nieuwpoort-Veurne ».

III. — *Données techniques concernant l'autoroute A11 Bruxelles - Zelzate - Bruges - Calais.*

Le *Moniteur belge* du 17 février 1967 a publié l'arrêté royal du 12 octobre 1966 classant la nouvelle route Bruxelles-Zelzate-Bruges-Calais dans la catégorie des autoroutes.

Cette autoroute reprend sur la moitié de sa longueur le tracé Jabbeke - Calais, déjà classé comme autoroute par arrêté royal du 26 juin 1958.

L'autoroute projetée porte le numéro national A11 et la section Jabbeke-Calais fait partie de la route internationale E5 qui, à Jabbeke, est reliée à l'autoroute déjà existante Ostende - Bruxelles.

Les complexes d'accès et de sortie suivants sont prévus pour la A11 :

1. Houtem : accès à la route Leisele - Houtem.
2. Furnes (Steenkerke) : accès à la R.N. 65 Lille - La Panne.
3. Furnes : Accès à la R.N. 307 Spermalie - Furnes.
4. Furnes : Echangeur avec l'autoroute A9.
5. Nieuport : Accès à la nouvelle route Dixmude - Nieuport (depuis la R. N. 57 jusqu'à la « Kinderlaan »).
6. Spermalie (Slype) : accès à la R.N. 69.
7. Snaaskerke : Accès à la R.N. 63.
8. Jabbeke : Echangeur avec l'autoroute A10 Bruxelles - Ostende.
9. Stalhille : Accès à la R.N. 767 Jabbeke - Le Coq.
10. Meetkerke : Accès à la R.N. 10 Bruxelles - Ostende.
11. Zuienkerke : Echangeur avec l'autoroute A71 Bruges - Tournai.
12. Bruges : Accès à la R.N. 71 Blankenberge - Valenciennes et à la R. N. 298 Bruges-Zeebrugge.
13. Oostkerke : Accès à la route communale Bruges-Westkapelle et à la route communale Damme-Dudzele.
14. Moerkerke : Accès à la nouvelle R.N. Bruges - Flandre zélandaise.

IV. — *Données techniques concernant l'autoroute A9*

Courtrai-Furnes.

L'autoroute A9 prend son départ à Moorsele, au Nord-Ouest de Courtrai, à l'échangeur avec l'autoroute A71 (Bruges-Tournai). Elle s'étire parallèlement à la route nationale n° 9 et se termine à Furnes par un échangeur avec l'autoroute du littoral A11.

La A11 rend ainsi possible une liaison rapide entre Courtrai, Ypres et Furnes.

La longueur totale de cette autoroute est de 64 km; son tracé est situé entièrement en Flandre occidentale.

Le profil transversal de cette autoroute est définitivement fixé à 2 × 3 bandes.

Les ouvrages prévus en vue de l'accès à l'A9 sont les suivants :

1. Oostduinkerke (Wulpen) : carrefour avec la route nationale n° 72 « Knokke-Dunkerque, section Nieuport-Furnes ».

2. Veurne : verkeerswisselaar met de autosnelweg A11 « Brussel-Zelzate-Brugge-Calais ».
3. Veurne : aansluitingscomplex met de rijksweg n° 302 « Spermalie-Veurne ».
4. Alveringem : verkeerswisselaar met de ontworpen nieuwe autosnelweg « Brussel-Westkust ».
5. Driekapellen : aansluitingscomplex met de rijksweg n° 64 « Roesbrugge-Brugge ».
6. Langemark (Bikschote) : aansluitingscomplex met de rijksweg n° 69 « Oostende-Armentières ».
7. Ieper : aansluitingscomplex met het gewijzigd tracé van de rijksweg n° 70 « Beernem-Bailleul ».
8. Geluveld : aansluitingscomplex met de provincieweg n° 303 « Zonnebeke-Wervik ».
9. Menen : aansluitingscomplex met de ontdubbelde rijksweg n° 9 « Kortrijk-Menin ».
10. Moorsele : verkeerswisselaar met de autosnelweg A71 « Brugge-Doornik ».

F. — De E39.

A. — De oorspronkelijke opdracht.

Bij koninklijk besluit van 29 februari 1968 werden de gemeenten Hasselt, Genk, Houthalen, Zonhoven, Eisdien, Zolder, Mechelen-aan-de-Maas, Lummen en Lanaken, ertoe gemachtigd samen met de provincie Limburg en het Wegenfonds over te gaan tot de oprichting van de Intercommunale. De oprichting zelf had plaats op 1 maart 1968 te Hasselt.

De concessie tot het aanleggen, uitrusten, onderhouden en exploiteren van de autosnelweg E39, vak Lummen - Boorseme, alsmede het oprichten en exploiteren van diensten ten behoeve van de gebruikers van de autosnelweg, werd aan de Intercommunale Vereniging verleend bij koninklijk besluit van 22 april 1968.

I. — Geografische ligging.

Het vak Lummen-Boorseme vertrekt aan de bestaande verkeersuitwisselaar van de autowegen A2 en A13 te Lummen en loopt achtereenvolgens door de gemeenten Lummen - Zolder - Zonhoven - Houthalen - Genk - Zutendaal - Maasmechelen (voorheen Opgimbie, Mechelen-aan-de-Maas) en Boorseme.

II. — Plaats in het belgisch autosnelwegennet.

De E39 strekt zich uit van Antwerpen over Lummen - Genk - Heerlen (Nederland) tot Aken (Duitsland).

Het vak Antwerpen - Lummen maakt deel uit van de A12 - autoweg (Koning Boudewijn-autoweg), terwijl het vak Lummen-Boorseme samenvalt met de A2 autoweg.

III. — Enkele karakteristieken.

1) Lengte : 39 km.

2) Dwarsprofiel :

Het dwarsprofiel heeft een breedte van 40 m. Dit platform biedt de mogelijkheid om deze autoweg in de toekomst uit te bouwen tot 2 × 3 rijstroken.

In eerste fase echter zal de autoweg worden aangelegd met 2 × 2 rijstroken en een middenberm van 12 m.

2. Furnes : échangeur avec l'autoroute A11 « Bruxelles-Zelzate-Bruges-Calais ».

3. Furnes : accès à la route nationale n° 302 « Spermalie-Furnes ».

4. Alveringem : échangeur avec l'autoroute actuellement projetée « Bruxelles-Littoral occidental ».

5. Driekapellen : accès à la route nationale n° 64 « Roesbrugge-Bruges ».

6. Langemark (Bikschote) : accès à la route nationale n° 69 « Ostende-Armentières ».

7. Ypres : accès au tracé modifié de la route nationale n° 70 « Beernem-Bailleul ».

8. Geluveld : accès à la route provinciale n° 303 « Zonnebeke-Wervik ».

9. Menin : accès à la route nationale dédoublée n° 9 « Courtrai-Menin ».

10. Moorsele : échangeur avec l'autoroute A71 « Bruges-Tournai ».

F. — La E39.

A. — La mission initiale.

Par arrêté royal du 29 février 1968, les communes de Hasselt, Genk, Houthalen, Zonhoven, Eisdien, Zolder, Mechelen-aan-de-Maas, Lummen et Lanaken ont été autorisées à procéder, conjointement avec le Fonds des Routes, à la création de l'Intercommunale. La création proprement dite eut lieu à Hasselt le 1^{er} mars 1968.

La concession relative à la construction, à l'équipement, à l'entretien et à l'exploitation du tronçon Lummen - Boorseme de l'autoroute E39, de même qu'à la création et à l'exploitation de services au profit des usagers de l'autoroute, a été accordée à l'Intercommunale, par arrêté royal du 22 avril 1968.

I. — Situation géographique.

Le tronçon Lummen - Boorseme a son point de départ à l'échangeur actuel des autoroutes A2 et A13, à Lummen, pour traverser ensuite les communes de Lummen - Zolder - Zonhoven - Houthalen - Genk - Zutendaal - Maasmechelen (jadis Opgimbie, Mechelen-aan-de-Maas) et Boorseme.

II. — Place dans le réseau autoroutier belge.

La E39 s'étend d'Anvers à Aix-la-Chapelle (Allemagne), en passant par Lummen, Genk et Heerlen (Pays-Bas).

Le tronçon Anvers-Lummen fait partie de l'autoroute A12 (autoroute Roi Baudouin), tandis que le tronçon Lummen - Boorseme emprunte le même parcours que l'autoroute A2.

III. — Quelques caractéristiques.

1) Longueur : 39 km.

2) Profil transversal :

Le profil transversal a une largeur de 40 m. Cette plateforme permet de porter, à l'avenir, cette autoroute jusqu'à 2 × 3 bandes de roulement.

Dans une première phase, l'autoroute sera cependant construite sur 2 × 2 bandes de roulement et comportera une berme centrale de 12 m.

3) Toegangscomplexen :

Buiten de verkeersuitwisselaar te Lummen worden 7 toegangcomplexen gebouwd :

1. te Zolder : Rijksweg 19.
2. te Zolder : Rijksweg 24.
3. te Zonhoven-Houthalen : Rijksweg 15.
4. te Houthalen : ter hoogte van de recreatiegebieden Midden Limburg.
5. te Genk : Nieuwe toegangsweg nabij RW. 48.
6. te Genk : Nieuwe toegangsweg nabij RW. 459.
7. te Maasmechelen : Rijksweg 17.

4) Kunstwerken :

In totaal dienen 34 kunstwerken te worden gebouwd, nl. 15 O-bruggen, 17 B-bruggen en een viaduct van 1 km lengte, die aansluit op de brug over de Maas en het Julianakanaal.

Op dit ogenblik zijn alle bruggen afgewerkt of in aanbouw.

5) Aard van het wegdek :

De weg zal bestaan uit

1. draineerzand (minimum dikte : 20 cm).
2. 20 cm gewapend mager beton.
3. 22 cm koolwaterstofverharding aan te leggen in 4 lagen.

IV. — Aanbestedingsprogramma (cfr. schema « Toestand op 1 april 1972 »).

1. Kunstwerken : alle kunstwerken zijn aanbesteed.
2. Grondwerken : alle grondwerken zijn aanbesteed.
3. Verhardingen : alle verhardingen zijn aanbesteed op datum van 3 mei 1972.
4. Verlichting : het vak Lummen-Boorseme zal over zijn volledige lengte verlicht worden. De aanbesteding heeft reeds plaats gehad. De uitvoering gebeurt naar rato van de vordering van de verhardingen.

V. — Toegekende kredieten.

1968	...	...	150 000 000
1969	...	...	510 000 000
1970	...	...	800 000 000
1971	...	...	1 500 000 000
1972	...	...	1 000 000 000
Totaal	...	...	3 960 000 000

Met hetzelfde voorbehoud met betrekking tot het vijfjarigenplan.

VI. — Timing voor de ingebruikneming.

- 4 november 1972 : Vak verkeerswisselaar Lummen-Rw. 24 Zolder : 6,5 km.
Einde 1972 : Vak Rw. 24 Zolder-Genk Noord : 13,5 km.
Einde 1972 : Vak Rw. 17 - Nederlandse grens : 4 km.
Juli 1973 : Vak Genk-Oost - Rw. 17 : 15 km.

3) Complexes de voies d'accès :

Indépendamment de l'échangeur à Lummen, 7 complexes de voies d'accès ont été construits :

1. à Zolder : route de l'Etat n° 19.
2. à Zolder : route de l'Etat n° 24.
3. à Zonhoven-Houthalen : route de l'Etat n° 15.
4. à Houthalen : à la hauteur des zones de déassement du centre du Limbourg.
5. à Genk : nouvelle route d'accès, près de la R.E. 48.
6. à Genk : nouvelle route d'accès, près de la R.E. 459.
7. à Maasmechelen : R.E.17.

4) Ouvrages d'art :

Au total, doivent être construits 34 ouvrages d'art, c'est-à-dire 15 ponts O, 17 ponts B et un viaduc qui a une longueur d'un kilomètre et est raccordé au pont sur la Meuse et au « Julianakanaal ».

En ce moment, tous les ponts sont terminés ou en cours de construction.

5) Nature du revêtement :

La route sera construite de la façon suivante :

1. sable de drainage (épaisseur minimum : 20 cm).
2. 20 cm de béton armé maigre.
3. 22 cm de revêtement hydrocarboné à appliquer en 4 couches.

IV. — Programme d'adjudications (cfr. schéma « Situation au 1^{er} avril 1972 »).

1. Ouvrages d'art : tous les ouvrages d'art sont adjudgés.
2. Travaux de terrassement : tous les travaux de terrassement sont adjudgés.
3. Revêtement : tous les revêtements sont adjudgés depuis le 3 mai 1972.
4. Eclairage : le tronçon Lummen-Boorseme sera éclairé sur toute sa longueur. L'adjudication a déjà eu lieu. L'exécution se fait selon la progression des travaux de revêtement.

V. — Crédits affectés.

1968	...	...	150 000 000
1969	...	...	510 000 000
1970	...	...	800 000 000
1971	...	...	1 500 000 000
1972	...	...	1 000 000 000
Total	...	...	3 960 000 000

Avec la même réserve par rapport au plan quinquennal.

VI. — Calendrier de mise en service.

- 4 novembre 1972 : tronçon échangeur Lummen - route de l'Etat n° 24 à Zolder : 6,5 km.
Fin 1972 : tronçon route de l'Etat n° 24 Zolder - Genk-Nord : 13,5 km.
Fin 1972 : route de l'Etat n° 17 - frontière hollandaise : 4 km.
Juillet 1973 : tronçon Genk-Est - R. N. 17 : 15 km.

VII. — *Economische betekenis van de E39.*

De E39 vormt een rechtstreekse verbinding van Antwerpen met een belangrijk deel van zijn hinterland. De huidige verbinding van de havenstad met Aken langs de Boudewijnauto-weg en de E5 geeft in dit opzicht geen voldoening, daar het tracé sterk afwijkt van een rechte verbinding.

De voltooiing van de E39 zal dit euvel verhelpen, zodat de afstand Antwerpen-Luik met 25 km verkort zal worden.

De industriegebieden van het Rijnland, de beide Limburgen en de Antwerpse Kempen zullen aldus door een moderne weg met elkander verbonden worden.

Tussen de beide Limburgen bestaat er een opvallende leemte inzake wegverbindingen. Tussen Maaseik en Maastricht — een afstand van 30 km — bestaat geen grensoverschrijdende verbinding over de Maas. De nieuwe Maasbrug in de E39 zal hierin een grondige verbetering brengen.

De E39 vormt een essentieel onderdeel in het omschakelingsplan voor het Limburgse mijngebied. De industriezones van Genk, Houthalen, Lanklaar, Opglabbeek en Beringen, waarvan de aanleg in het kader van de reconversie gebeurt, zijn trouwens alle in de nabijheid van de E39 gelegen.

De uitvoering van de taak die de Intercommunale E39 op zich heeft genomen, zal tot resultaat hebben de volledige afwerking van de Europese weg Antwerpen-Aken, die zowel door economische als door verkeerstechnische imperatieven is ingegeven.

B. — *De uitbreiding van de Opdracht.*

Tijdens een speciale vergadering van de Raad van Beheer op 4 november 1971, werd een aanvullende concessie-overeenkomst ondertekend door de Minister van Openbare Werken, enerzijds, de heer Gouverneur van de provincie Limburg, en een Gedeputeerde van Limburg, respectievelijk Voorzitter en Secretaris van de Raad van Beheer.

Deze aanvullende concessieovereenkomst vergde een wijziging van de statuten welke op vrijdag 28 april 1972 ter goedkeuring aan de Algemene Vergadering werd voorgelegd.

Deze aanvullende opdracht voorziet in de navermelde werken :

Autosnelwegen :

1. Het vak Lummen-Assent (toegangscomplex op de Rijksweg n° 2, tussen Diest en Leuven inbegrepen), van de autosnelweg Brussel-Genk-Heerlen, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 24 maart 1969.

2. Het vak tussen de Nederlands-Belgische grens en de Limburgs-Luikse grens van de autosnelweg Eindhoven-Hasselt-Huy.

Toevoerwegen :

1. Lommel-Overpelt-Neerpelt-Hamont.

2. Tessenderlo-Helchteren (inbegrepen de aansluiting met rijksweg n° 15)-Bree-Kessenich.

3. Grote Ring Hasselt (inbegrepen de voltooiing van de ring en de brug over het Albertkanaal)-Genk-As-Lanklaar.

4. Sint-Truiden-Tongeren-Boudewijnautosnelweg.

Artikel 4 van de aanvullende concessieovereenkomst stipuleert dat de orde van uitvoering der werken, voorwerp

VII. — *Signification économique de la E39.*

La E39 constitue une liaison directe entre Anvers et une partie importante de son hinterland. La liaison actuelle, entre la métropole et Aix-la-Chapelle, par l'autoroute Baudouin et la E5 ne donne pas satisfaction à cet égard, étant donné que le tracé s'écarte sérieusement de la ligne droite.

L'achèvement de la E39 palliera à cet inconvénient, de sorte que la distance Anvers-Liège sera réduite de 25 km.

Les régions industrialisées de la Rhénanie, les deux Limbourg et la Campine anversoise seront ainsi reliés par une route moderne.

Entre les deux Limbourg il existe une lacune frappante en matière de liaison routières. Entre Maaseik et Maastricht — une distance de 30 km — il n'existe aucun passage de frontière sur la Meuse. Le nouveau pont de la E39 sur la Meuse constitue une importante amélioration.

La E39 constitue un élément essentiel du plan de reconversion de la région minière limbourgeoise. Les zones industrielles de Genk, Houthalen, Lanklaar, Opglabbeek et Beringen, dont l'aménagement se fait dans le cadre de la reconversion, sont toutes situées à proximité de la E39.

La mise en exécution de la tâche dont s'est chargée l'Intercommunale E39 aura pour résultat l'achèvement complet de la route européenne Anvers-Aix-la-Chapelle qui est régie par des impératifs relevant à la fois de l'économie et de la technique routière.

B. — *Extension de la tâche.*

Lors d'une réunion spéciale, en date du 4 novembre 1971, du Conseil d'administration, un accord complémentaire de concession a été signé par M. J. De Saeger, Ministre des Travaux publics, d'une part, et MM. L. Roppe, Gouverneur de la province de Limbourg, et A. Claessen, Député du Limbourg, d'autre part, respectivement président et secrétaire du Conseil d'administration.

Cet accord complémentaire de concession nécessitait une modification des statuts, qui a été soumise à l'approbation de l'assemblée générale le vendredi 28 avril 1972.

Cette tâche complémentaire prévoit les travaux suivants :

Autoroutes :

1. Le tronçon Lummen-Assent (complexe d'accès à la route nationale n° 2, entre Diest et Louvain inclus) de l'autoroute Bruxelles-Genk-Heerlen, approuvé par l'arrêté royal du 29 mars 1969.

2. Le tronçon entre la frontière néerland-belge et la limite entre les provinces de Limbourg et Liège sur l'autoroute Eindhoven-Hasselt-Huy.

Routes d'accès :

1. Lommel-Overpelt-Neerpelt-Hamont.

2. Tessenderlo-Helchteren (y compris la liaison avec la route nationale n° 15)-Bree-Kessenich.

3. Grand ring de Hasselt (y compris le parachèvement du ring et du pont sur le canal Albert)-Genk-As-Lanklaar.

4. Saint-Trond-Tongres-autoroute Baudouin.

L'article 4 du contrat de concession complémentaire stipule que l'ordre d'exécution des travaux figurant dans ce

van de uitbreiding van de concessieovereenkomst, wordt vastgelegd door de Intercommunale Vereniging voor de autosnelweg E39 op eensluitend advies van de Minister.

Besluit :

Wat de oorspronkelijke opdracht betreft d.w.z. de bouw van de autosnelweg E39 vak Lummen-Boorseme werd het Vijfjarenplan 1971-1975 gevolgd (2 578 miljoen voor 1971 en 1972).

Wat de uitbreiding van de opdracht van de Intercommunale E39 betreft, is het voorbarig over een programma van Vijfjarenplan te spreken, daar de nieuwe Raad van Beheer slechts samengesteld werd op 28 april 1972 en dit punt op de dagorde heeft gesteld van zijn volgende vergadering.

G. — Autosnelweg van Wallonië.

De totale lengte van de autoweg van Wallonië vanaf Loncin (aansluiting met de E5) is 161 km; die van de toegangswegen 70,5 km.

De Waalse autosnelweg is een verbinding tussen Duitsland en Frankrijk, vertrekkend van autosnelweg E5 te Loncin. Hij heeft ook een vak van 30 km gemeen met een andere internationale route, die E10 Amsterdam-Parijs.

Via talrijke knooppunten heeft het verkeer aansluiting met andere autowegen.

Plaats in het Belgisch autosnelwegennet.

De autosnelweg van Wallonië bestaat uit de nationale autosnelwegen :

- A15 Luik (Loncin) - Houdeng en Ville-sur-Haine - Kain;
- A7 Houdeng-Ville-sur-Haine;
- A8 Kain - Franse grens (Hertain).

a) Het vak van de Waalse autosnelweg A15-A17 tussen Hautrage en Loncin is een vak van de internationale autosnelweg E41 Calais - Luik waar een groot verkeersknooppunt (Loncin) hem verbindt met de internationale autosnelweg E5 (Londen - Calais - Brussel - Luik - Keulen). Dat gemeenschappelijke vak is 130 km lang.

Hij heeft ook een vak van 30 km gemeen met de internationale route E10 (Amsterdam - Brussel - Bergen - Valenciennes-Parijs), nl. het vak tussen Hautrage en Houdeng.

b) Autoweg A7 die Brussel met de Franse grens, richting Maubeuge, verbindt, valt over 7 km, tussen Houdeng en Ville-sur-Haine, eveneens samen met de autosnelweg van Wallonië A15.

c) Autosnelweg A8 verbindt Brussel met Rijsel en loopt via het noorden van Doornik naar Kain. Het verkeersknooppunt van Doornik verbindt de Waalse autosnelweg met de autosnelweg Brussel - Rijsel, terwijl een knooppunt ten westen van Froyenne later de aansluiting van de Waalse autosnelweg met autosnelweg A71, naar de E3 (Antwerpen - Rijsel) toe, mogelijk zal maken.

Enkele kenmerken.

Dwarsprofiel : het dwarsprofiel is 40 m breed, behalve voor het vak Houdeng - Goegnies - Havré, waar het 47,50 m

contrat, est fixé par l'Intercommunale de l'autoroute E39, sur avis conforme du Ministre.

Conclusion :

Pour ce qui est de la mission initiale, c'est-à-dire la construction de l'autoroute E39, tronçon Lummen-Boorseme, on s'est conformé au plan quinquennal 1971-1975 (2 578 millions pour 1971 et 1972).

Pour ce qui est de l'élargissement de la mission confiée à l'Intercommunale E39, il est prématuré de parler d'un programme de plan quinquennal, puisque le nouveau Conseil d'Administration qui n'a été constitué que le 28 avril 1972 a inscrit ce point à l'ordre du jour de sa prochaine réunion.

G. — Autoroute de Wallonie.

La longueur totale de l'Autoroute de Wallonie à partir de Loncin (jonction avec la E5) est de 161 km, celle des autoroutes d'accès de 70,5 km.

L'autoroute de Wallonie constitue la liaison Allemagne-France à partir de l'autoroute E5 à Loncin et comprend en outre une section commune d'une longueur de 30 km avec une autre route internationale, la E10 Amsterdam-Paris.

De nombreux échangeurs permettent de diriger le trafic vers d'autres autoroutes.

Place dans le réseau autoroutier belge.

L'autoroute de Wallonie comprend les autoroutes nationales :

- A15 Liège (Loncin) - Houdeng et Ville-sur-Haine - Kain;
- A7 Houdeng - Ville-sur-Haine;
- A8 Kain - Frontière française (Hertain).

a) La section de l'autoroute de Wallonie A15-A7, comprise entre Hautrage et Loncin, est une section de l'autoroute internationale E41 Calais-Liège où un vaste échangeur (Loncin) la relie à la route internationale E5 Londres-Calais-Bruxelles-Liège-Cologne. Cette section commune a une longueur de 130 km environ.

Elle a également une section commune d'une longueur de 30 km avec un autre axe international E10 : Amsterdam - Bruxelles - Mons - Valenciennes - Paris, sur la section comprise entre Hautrage et Houdeng.

b) L'autoroute A7 reliant Bruxelles à la frontière française vers Maubeuge est commune à l'autoroute de Wallonie A15 entre Houdeng et Ville-sur-Haine, sur 7 km de longueur.

c) L'autoroute A8 relie Bruxelles à Lille en passant par le Nord de Tournai à Kain. L'échangeur de Tournai met en communication l'autoroute de Wallonie avec l'autoroute Bruxelles-Lille, tandis qu'un futur échangeur situé à l'ouest de Froyenne permettra la liaison de l'autoroute de Wallonie avec l'autoroute A71 en direction de la E3 (Anvers-Lille).

Quelques caractéristiques.

Profil transversal : Le profil transversal a une largeur de 40 m sauf dans la section Houdeng-Goegnies-Havré, où il

breed is. Die aardebaan biedt de mogelijkheid die autosnelweg later over de hele lengte op 2×3 rijstroken te brengen.

In zijn eerste fase bestaat de autosnelweg over het algemeen uit 2×2 rijstroken.

Toegangsmogelijkheden.

De verbinding tussen de verschillende autowegen die de Waalse autoweg kruisen, wordt verzekerd door 11 verkeerskruispunten terwijl 30 opritten aansluiting geven met het gewone wegennet.

In totaal zijn of worden 254 kunstwerken gebouwd, waaronder 12 zeer grote.

Aard van de verharding.

De rijweg heeft een bitumineuze ofwel een betonverharding.

a) Autoweg met bitumineuze verharding.

Het weglichaam is als volgt opgebouwd van onderen naar boven :

1°) een funderingsonderlaag van ten minste 0,35 m met verschillende samenstelling zoals hieronder beschreven en waarvan de bovenste 15 cm bestaan uit een laag steenslag 0/40.

Die verschillende samenstellingen kunnen boven elkaar aangebracht zijn :

- ongezeefde steenslag 0/40;
- breeksand 0/4;
- zand met een fijnheidsmodulus van meer dan 1,4;
- ongezeefde mijnsteen 0/63;
- ongezeefde gebroken slakken 0/63;
- korrelslakken gemengd met zand naar rato van 50 %;

2°) een 0,18 m dikke funderingslaag van mager beton waarop onmiddellijk na het storten van het beton een type C-emulsie wordt aangebracht naar rato van 1 kg/m²;

3°) een verhardingslaag waarvan het bovenste gedeelte (of slijtlaag) bestaat, ofwel uit dicht asfalt beton type I, ofwel uit met steenslag ingewalst asfaltbeton type II.

b) Autoweg met betonverharding.

Het weglichaam is van onderen naar boven als volgt opgebouwd :

1°) een onderfunderingsonderlaag van minimum 0,25 m (of 0,29 m) met dezelfde samenstelling als beschreven onder a 1°, hierboven, met dit verschil dat de steenlaag 0/40 van 15 cm dikte vervangen wordt door een 7 cm dikke steenlaag 22/40;

2°) een 20 cm dikke funderingslaag van mager beton;

a une largeur de 47,50 m. Cette plate-forme permettra ultérieurement de mettre cette autoroute à 2×3 bandes de circulation sur toute sa longueur.

Dans sa première phase, l'autoroute comporte en général 2×2 bandes de circulation.

Possibilités d'accès.

11 échangeurs assurent la liaison entre les diverses autoroutes qui croisent l'autoroute de Wallonie tandis que 30 accès permettent de l'emprunter à partir du réseau routier ordinaire.

Au total, 254 ouvrages d'art, dont 12 très importants, ont été construits ou sont en construction.

Nature du revêtement.

La chaussée est constituée soit en revêtement hydrocarboné soit en revêtement bétonné.

a) Autoroute en revêtement hydrocarboné.

Le corps de la chaussée est constitué de bas en haut :

1°) d'une couche de sous-fondation de 0,35 m minimum de diverses compositions décrites ci-dessous et dont les 15 cm supérieurs sont formés d'un empierrement 0/40.

Ces différentes compositions peuvent être superposées :

- empierrement tout venant 0/40;
- sable de concassage 0/4;
- sable de module de finesse supérieur à 1,4;
- schiste tout venant 0/63;
- laitier concassé tout venant 0/63;
- laitier granulé mélangé à du sable à raison de 50 %;

2°) d'une couche de fondation de 0,18 m d'épaisseur en béton maigre sur laquelle un épandage d'une émulsion type 6 est réalisée immédiatement après l'exécution du béton maigre à raison de 1 kg/m²;

3°) d'une couche de revêtement dont la partie supérieure (ou couche d'usure) est réalisée soit en béton hydrocarboné fermé type I, soit en béton clouté type II.

b) Autoroute en revêtement bétonné.

Le corps de la chaussée est constitué de bas en haut :

1°) d'une couche de sous-fondation de 0,25 m (ou 0,29 m) minimum de même composition que celle décrite au a.1 ci-dessus avec la seule différence que l'empierrement 0/40 de 15 cm d'épaisseur est remplacé par un empierrement 22/40 de 7 cm d'épaisseur;

2°) d'une couche de fondation de 20 cm d'épaisseur en béton maigre;

3°) een verhardingslaag die bestaat uit beton met verdeuvelde dwarsvoegen ofwel uit voegloos gewapend beton.

Programma der aanbestedingen

Alle werken zijn aanbesteed, voltooid of in uitvoering, behalve het vak Gaurain-Roncourt, waarvoor de aanbesteding einde juni 1972 plaats zal hebben.

Programma van de ingebruikneming

Van de autoweg van Wallonië zijn de volgende vakken in gebruik :

Loncin-Horion-Hozémont.
Temploux-Jemappes.
Rondleiding om Doornik.
Andenne naar Valenciennes (Franse grens) : 1 rijweg.

Voor de ontbrekende vakken zijn de vooruitzichten voor de openstelling als volgt :

Horion-Hozémont-St.-Georges : einde juni 1972.
St.-Georges-Hingeon : geleidelijk tussen augustus en november 1972.
Hingeon-Temploux : juli 1972.
Jemappes-Saint-Ghislain : 14 juni 1972.
Andenne naar Valenciennes (Franse grens) : 2^e rijweg : einde 1972.
Hautrage-Doornik : einde 1973 als de weersomstandigheden het mogelijk maken.
Lamain-Hertain : half 1973.

H. — Intercommunale vereniging voor de autosnelwegen van Charleroi en omstreken.

Taak.

Bij koninklijk besluit van 3 november 1971 werden de stad Charleroi en de gemeenten Marcinelle en Jumet gemachtigd met de coöperatieve maatschappij Adéc en met deelneming van het Wegenfonds een intercommunale vereniging op te richten.

De concessie voor de bouw, de uitrusting, het onderhoud en de exploitatie van de autowegen in de omstreken van Charleroi werd aan de intercommunale vereniging verleend bij koninklijk besluit van 5 november 1971.

Aardrijkskundige ligging.

De concessie geldt voor de grote autoring rond Charleroi (vakken Heppignies-Châtelet, Fontaine-l'Évêque-Chatelineau en Gouy-lez-Piéton-Fontaine l'Évêque), voor de kleine autoring rond Charleroi, de zuidelijke autowegaansluiting tussen beide ringen, de autowegaansluiting van Châtelet met grote ring, de oostelijke aansluiting tussen beide ringen (de zgn. Beneden-Samberweg), de aansluiting van de noordoostelijke industriezones op het autowegennet (weg n° 376), de westelijke aansluiting tussen beide ringen, evenals de verbindingsweg tussen de oostelijke en de westelijke aansluitingen.

3°) d'une couche de revêtement soit en béton goudonné discontinu, ou en béton armé continu.

Programme d'adjudication.

Tous les travaux sont adjugés, achevés ou en cours d'exécution, sauf la section Gaurain-Roncourt, dont l'adjudication aura lieu fin juin 1972.

Programme de mise en service.

L'autoroute de Wallonie est en service sur les sections suivantes :

Loncin-Horion-Hozémont.
Temploux-Jemappes.
Contournement de Tournai.
Andenne vers Valenciennes (frontière française) : 1 bande de circulation.

Les prévisions pour les mises en services des tronçons manquant sont les suivantes :

Horion-Hozémont-St. Georges : fin juin 1972.
St. Georges-Hingeon : progressivement d'août à novembre 1972.
Hingeon-Temploux : juillet 1972.
Jemappes-Saint-Ghislain : le 14 juin 1972.
Andenne vers Valenciennes (frontière française) : 2^e bande : fin 1972.
Hautrage-Tournai : fin 1973 si les conditions climatiques le permettent.
Lamain-Hertain : mi 1973.

H. — Intercommunale pour les autoroutes de la périphérie de Charleroi.

Mission.

Par arrêté royal du 3 novembre 1971, la ville de Charleroi et les communes de Marcinelle et de Jumet furent autorisées à créer une intercommunale avec la société coopérative A. D. E. C. et avec la participation du Fonds des Routes.

La concession de la construction, de l'équipement, de l'entretien et de l'exploitation des autoroutes de la périphérie de Charleroi fut octroyée à l'intercommunale par arrêté royal du 5 novembre 1971.

Situation géographique.

La concession porte sur la grande ceinture autoroutière de Charleroi (sections Heppignies-Châtelet, Fontaine-l'Évêque-Chatelineau et Gouy-lez-Piéton-Fontaine l'Évêque), sur la petite ceinture autoroutière de Charleroi, le raccordement autoroutier Sud entre les 2 ceintures, le raccordement autoroutier de Châtelet à la grande ceinture, le raccordement Est entre les deux ceintures (dite route de la Basse-Sambre), le raccordement des zones industrielles Nord-Est au réseau autoroutier (route n° 376), le raccordement Ouest entre les deux ceintures ainsi que la rocade entre les raccordements Est et Ouest.

Plaats in het Belgische autowegennet.

De verschillende autowegen vormen enerzijds de grote ring rond Charleroi en sluiten aan beide zijden van de agglomeratie aan op de Waalse autoweg, de kleine ring rond Charleroi (te vergelijken met die van Brussel) en anderzijds de verschillende verbindingen tussen de grote en de kleine ring voor het verkeer van buiten naar het centrum.

*Enkele kenmerken :**Dwarsprofielen :*

- 1) Grote ring : de breedte van het dwarsprofiel zal de bouw van 2×3 rijstroken mogelijk maken;
- 2) Kleine ring : het dwarsprofiel krijgt 1×4 rijstroken in dezelfde richting naar links;
- 3) Invalswegen : dwarsprofiel zoals van de snelwegen, dat wil zeggen meestal 2×2 rijstroken.

Opritten en kunstwerken :

Er zullen 14 verkeersknooppunten of opritten en 20 kunstwerken worden gebouwd.

Wegdek :

Er zal een bitumineuse verharding worden aangebracht.

*Programma aanbestedingen en uitvoering.**a) Grote ring :*

— de grote ring wordt vanaf 1973 geprogrammeerd.

b) Kleine ring :

— het vak Tourette-Broucheterre-Rijksweg 5 is reeds aanbesteed en het werk moet tegen het derde kwartaal van 1973 voltooid zijn.

— de andere vakken worden in 1972 aanbesteed, behalve het vak Assaut-Waterloopoort dat waarschijnlijk in mei 1973 aanbesteed wordt, zodat de voltooiing van de verschillende vakken tussen half en einde 1974 zal vallen.

c) Verbindingswegen :

— Oprit Weg 21-Marcinelle : einde van het werk voorzien voor februari 1973;

— Villettebrug : einde van het werk voorzien voor begin 1974;

— andere wegen : het aanbestedingsprogramma wordt gespreid over de jaren 1973 tot 1976.

De autowegen die in de provincie Henegouwen in dienst zijn strekken zich uit van :

Place occupée dans le réseau autoroutier belge.

Les diverses autoroutes forment, d'une part, la grande ceinture de Charleroi en rejoignant de part et d'autre de l'agglomération l'autoroute de Wallonie, la petite ceinture de Charleroi (équivalente à celle de Bruxelles) et, d'autre part, les diverses liaisons entre le ring et la petite ceinture, liaisons destinées au trafic de pénétration.

*Quelques caractéristiques :**Profils en travers :*

- 1) Grande ceinture : la largeur du profil transversal permettra la construction de 2×3 voies de circulation;
- 2) Petite ceinture : le profil transversal aura 1×4 bandes de circulation à sens unique dans le sens lévygyre;
- 3) Routes de pénétration : le profil transversal réalisé sera celui des routes express, c'est-à-dire qu'il comportera en général 2×2 bandes de circulation.

Complexes d'accès et ouvrages d'art :

14 échangeurs ou accès et 20 ouvrages d'art seront construits.

Revêtement :

Un revêtement hydrocarboné sera posé.

*Programme d'adjudication et d'exécution.**a) Grande ceinture :*

— elle sera programmée à partir de 1973.

b) Petite ceinture :

— la section Tourette-Broucheterre-route nationale 5 est déjà adjugée et la fin des travaux est prévue pour le 3^e trimestre 1973;

— les autres sections seront mises en adjudication en 1972 sauf la section Assaut-Porte de Waterloo qui aura lieu sans doute en mai 1973 de telle sorte que la fin des travaux s'échelonne entre mi 1974 et fin 1974.

c) Routes de liaison :

— Accès Route 21-Marcinelle : fin des travaux prévue pour février 1973;

— Pont de la Villette : fin des travaux prévue pour le début 1974;

— Autres routes : le programme des adjudications s'échelonne sur les années 1973 à 1976.

Les autoroutes en service dans la province de Hainaut s'étendent de :

Lamain tot Doornik Oost (2 rijwegen)	12,5 km
Hensies tot Thulin (1 rijweg)	4,3 km
St. Ghislain tot Jemappes (1 rijweg)	5,3 km
Jemappes tot Auvelais (2 rijwegen)	56 km
	78,1 km

D.w.z. 78,1 km voor de Waalse autoweg en de verbinding naar Valenciennes-Parijs.

Aan dit cijfer dient nog 16 km te worden toegevoegd van de inval- of ringautowegen (2 rijwegen) in de streek van Bergen en Charleroi.

Voor het ogenblik zijn in de provincie Henegouwen dus 94 km autowegen in dienst.

De autowegenwerven die voor het ogenblik geopend of aanbesteed zijn, strekken zich uit over 30,7 km (4^e Dir. Wegen) en 28,4 km (3^e Dir. Wegen), hetzij in totaal 59,1 km voor de provincie Henegouwen.

Het gaat hier om :

Lamain-Hertain ten westen van Doornik ...	2 km
Doornik-Gaurain ten oosten van Doornik ...	2,6 km
Roucourt-Hautrage	15,6 km
Thulin-St. Ghislain	7,5 km
Lodelinsart-N. W. n ^o 5	2 km
Thimeon	1 km
Arquennes-Thimeon	12,7 km
Arquennes-Houdeng	13,6 km
Familleureux-Bois d'Haine Nord	2,1 km
	59,1 km

De voor heel binnenkort te verwachten aanbestedingen hebben betrekking op het overblijvende vak van 12,2 km tussen Gaurain en Roucourt en op het vak Roucourt-Blaton voor wat de rijweg betreft, terwijl de openstelling van het vak Hautrage-Gaurain vóór einde 1973 - half 1974 voorzien wordt.

De autowegvakken die in de provincie Henegouwen vóór het einde 1972 dienen in dienst genomen te worden zijn de volgende :

Thulin-St. Ghislain in de Borinage op de autoweg Brussel-Parijs en de Waalse autoweg ...	7,5 km
Lamain-Hertain in de streek van Doornik op de Waalse autoweg	2 km
Arquennes-Thimeon op de autoweg Brussel-Charleroi	13,7 km
Arquennes-Houdeng op de autoweg Brussel-Parijs	13,6 km
Familleureux-Bois D'Haine Nord	2,1 km
	38,9 km

Dit betekent dus bijna 40 km bijkomende autowegen, wat de lengte van de autowegen die op 31 december 1972 in Henegouwen in dienst zullen zijn op 133 km brengt.

Lamain à Tournai Est (2 ch)	12,5 km
Hensies à Thulin (1 ch)	4,3 km
St. Ghislain à Jemappes (1 ch)	5,3 km
Jemappes à Auvelais (2 ch)	56,0 km
	78,1 km

Soit 78,1 km pour l'autoroute de Wallonie et la liaison vers Valenciennes-Paris.

A ce chiffre, il y a lieu d'ajouter 16 km en service sur les autoroutes de pénétration ou de ceinture (2 ch) dans les régions de Mons et de Charleroi.

A ce jour, 94 km d'autoroutes sont donc en service sur la province du Hainaut.

Les chantiers autoroutiers actuellement en activité ou adjugés s'étendent sur 30,7 km (4^e DR) et 28,4 km (3^e DR) soit 59,1 km au total pour la province du Hainaut.

Il s'agit de :

Lamain-Hertain à l'ouest de Tournai	2,0 km
Tournai-Gaurain à l'est de Tournai	2,6 km
Roucourt-Hautrage	15,6 km
Thulin-St. Ghislain	7,5 km
Lodelinsart-RN 5	2,0 km
Thimeon	1,0 km
Arquennes-Thimeon	12,7 km
Arquennes-Houdeng	13,6 km
Familleureux-Bois d'Haine Nord	2,1 km
	59,1 km

Les adjudications toutes prochaines sur l'autoroute de Wallonie correspondent à la section restante de 12,2 km entre Gaurain et Roucourt, ainsi qu'à la section Roucourt-Blaton en ce qui concerne les chaussées, la mise en service de la section Hautrage-Gaurain étant prévue pour fin 1973 — mi 1974.

Les sections autoroutières à mettre en service avant la fin de 1972 dans la province de Hainaut sont les suivantes :

Thulin-St. Ghislain dans le Borinage sur l'autoroute Bruxelles-Paris et de Wallonie	7,5 km
Lamain-Hertain dans la région de Tournai sur l'autoroute de Wallonie	2,0 km
Arquennes-Thimeon sur l'autoroute Bruxelles-Charleroi	13,7 km
Arquennes-Houdeng sur l'autoroute Bruxelles-Paris	13,6 km
Familleureux-Bois d'Haine Nord	2,1 km
	38,9 km

Soit au total près de 40 km d'autoroutes supplémentaires, ce qui portera la longueur des autoroutes en service dans la province de Hainaut à 113 km au 31 décembre 1972.

Investeringsprogramma (Vastleggingen).

Programme d'investissements (Engagements).

Artikel — Article	Aard van de investeringen	Vastleggings- kredieten in miljoenen frank — Crédits d'engagement en millions de francs	Nature des investissements
121	Kleine Ring :		Petite Ceinture :
1	Burgerlijk bouwkundige werken :		Travaux de Génie civil :
	Zone II — Porte de Waterloo (aanbest. 3 ^e kwart. 1972) ...	220	Zone II — Porte de Waterloo (adj. 3 ^e trim. 1972).
	Zone IV — Broucherterre — RW5 (aanbest. op 20-1-1972) ...	46	Zone IV — Broucherterre — RN 5 (adj. le 20-1-1972).
	Zone V — RW5 — Porte de Mons (aanbest. 3 ^e kwart. 1972) ...	115	Zone V — RN5 — Porte de Mons (adj. 3 ^e trim. 1972).
	Zone VII — Vilette-Philippeville (aanbest. 3 ^e kwart. 1972) ...	310	Zone VII — Vilette-Philippeville (adj. 3 ^e trim. 1972).
	Zone VIII — Vilette-Marcinelle (aanbest. 3 ^e kwart. 1972) ...	175	Zone VIII — Vilette-Marcinelle (adj. 3 ^e trim. 1972).
	Zone IX — Assaut-Philippeville (aanbest. 2 ^e kwart. 1972) ...	125	Zone IX — Assaut-Philippeville (adj. 2 ^e trim. 1972).
	In uitvoering ...	—	En cours.
2 tot 5 2 à 5	Uitrusting, wijzigingen aan installaties van derden, studies, geotechniek ... (waaronder elektromechanische uitrusting Zones I en IV = 100 M.).	100	Equipements, modifications aux installations de tiers, étu- des, géotechnique : (dont équipement électromécanique Zones I et IV = 100 M.)
9	Onteigeningen :	150	Expropriations.
122	Grote Ring :		Grande Ceinture :
2 tot 5 2 à 5	Uitrusting, wijzigingen aan installaties van derden, studies, geotechniek ...	40	Equipements, modifications aux installations de tiers, étu- des, géotechnique :
9	Onteigeningen ...	20	Expropriations.
123	Wegen en toegangswegen :		Routes et accès.
1	Burgerlijk bouwkundige werken.		Travaux de génie civil :
	Weg Gilly-Ransart (aanbest. op 30-3-1972) ...	10	Route Gilly-Ransart (adj. le 30-3-1972).
	Pont Ste-Thérèse (aanbest. door de N. M. B. S.) ...	30	Pont Ste-Thérèse (adj. par S. N. C. B.).
	In uitvoering ...	—	En cours.
2 tot 5 2 à 5	Uitrusting, wijzigingen aan installaties van derden, studies, geotechniek ...	5	Equipements, modifications aux installations de tiers, étu- des, géotechnique.
9	Onteigeningen ...	124	Expropriations.
	Verrekeningen en herzieningen ...	30	Décomptes et revisions.
Varia Divers	Totaal ...	1 500	Total.

I. — Intercommunale vereniging E9/E40
voor de Autosnelwegen in de Ardennen.

Taak.

Bij koninklijk besluit van 13 juni 1969 werden de steden Waver, Namen, Luik en Aarlen gemachtigd samen met de provincies Brabant, Namen, Luik en Luxemburg en met het Wegenfonds de Intercommunale Vereniging voor de autowegen in de Ardennen op te richten.

De concessie voor de bouw, de uitrusting, het onderhoud en de exploitatie van het vak Nederland-Luik-Aarlen-grens

I. — L'Intercommunale E9/E40
pour les autoroutes des Ardennes.

Mission.

Par arrêté royal du 13 juin 1969, les villes de Wavre, Namur, Liège et Arlon ont été autorisées à constituer, concurremment avec les provinces de Brabant, Namur, Liège et Luxembourg et le Fonds des Routes, l'association intercommunale pour les Autoroutes des Ardennes.

La concession de la construction, de l'équipement, de l'entretien et de l'exploitation de la section Pays-Bas —

van het Groothertogdom Luxemburg van de weg E9 en van het vak Waver-E9 van de weg E40, die gerangschikt zijn in de categorie der autosnelwegen, en de oprichting van diensten ten behoeve van de gebruikers van die autosnelwegen werden aan de Intercommunale Vereniging verleend bij koninklijk besluit van 16 juli 1969.

I. — Aardrijkskundige ligging.

De internationale route E9 die Noord-Europa met de Middellandse Zee verbindt, begint in België bij de Belgisch-Nederlandse grens op het grondgebied van Wezet. Zij komt achtereenvolgens langs de steden Luik, Houffalize, Bastenaken en Aarlen en gaat te Autelbas over de Belgisch-Luxemburgse grens.

Het vak E40, waarmee de Intercommunale Vereniging is gemoeid, verbindt Brussel met autosnelweg E9 te Neufchâteau.

Vóór de Belgisch-Luxemburgse grens zal een van Autelbas tot Athus langsheen de grens lopend wegvak de verbinding van autoweg E9 met het Franse autowegenet mogelijk maken.

II. — Enkele kenmerken.

1) Lengte : 333 km.

— 200 km voor de E9 — Nederlandse grens-Luik-Groothertogdom : 190 km. — Autelbas-Franse grens : 10 km.

— 133 km voor de E40 — Waver-Neufchâteau.

2) Dwarsprofiel.

Het dwarsprofiel heeft een breedte van 26 tot 40 m, en ziet eruit als volgt :

Voor de E9.

a) *Tussen de Nederlandse grens en Luik* : de autoweg volgt de Maas en de spoorlijn Luik-Maastricht en loopt bovendien door dicht bebouwde gebieden. De autosnelweg zal hoofdzakelijk uit twee afzonderlijke rijwegen met elk twee rijstroken en een veiligheidsstrook bestaan. De breedte van het weggedeelte zal schommelen tussen 26 en 32,50 m.

b) *Tussen Luik en Werbomont* : het weglichaam van de autoweg wordt over het hele tracé 40 m breed met twee door een 6,5 m brede middenberm gescheiden rijwegen van elk 11,25 m en daarnaast een 3 meter brede veiligheidsstrook. Door de heuvelachtige aard van de streek is het tracé betrekkelijk bochtig, zodat de vallei van de Ourthe te Colonster met het hoogland van Beaufays kan worden verbonden met een maximum helling van 6 % en bochten met een minimum straal van 500 m. Voor langzaam klimmende voertuigen wordt een 3,50 m brede afzonderlijke strook aangelegd.

c) *Tussen Werbomont en Neufchâteau* : aanleg van tweemaal twee rijstroken.

d) *Tussen Neufchâteau en Autelbas, gemeenschappelijk vak met de E40*. Aanleg van 2×3 rijstroken met de mogelijkheid een vierde rijstrook aan te leggen als het vak van Aarlen naar Luxemburg met 2×3 rijstroken wordt aangelegd.

Liège — Arlon — frontière du Grand-Duché de Luxembourg de la route E9 et de la section Wavre — E9 de la route E-40, classées dans la catégorie des autoroutes, ainsi que de l'établissement de services au profit des usagers de ces autoroutes a été accordé à l'Intercommunale par arrêté royal du 16 juillet 1969.

I. — Situation géographique.

L'itinéraire international E9 reliant l'Europe septentrionale à la Méditerranée prend son départ en Belgique, à la frontière belgo-néerlandaise sur le territoire de Visé, pour joindre successivement les villes de Liège, Houffalize, Bastogne, Arlon et traverse la frontière belgo-luxembourgeoise à Autelbas.

Le tronçon E40 concerné par l'Intercommunale est destiné à la liaison de Bruxelles à l'autoroute E9, à laquelle il se raccorde à Neufchâteau.

Il faut encore retenir qu'avant d'atteindre la frontière belgo-luxembourgeoise, un tronçon longeant cette frontière d'Autelbas à Athus permettra la liaison de l'autoroute E9 au réseau autoroutier français.

II. — Quelques caractéristiques.

1) Longueur : 333 km.

— 200 km pour l'E9 — frontière des Pays-Bas-Liège-Grand-Duché : 190 km — Autelbas-frontière française : 10 km.

— 133 km pour l'E40 — Wavre-Neufchâteau.

2) Profil en travers.

Le profil en travers a une largeur variant de 26 à 40 m selon les dispositions respectives ci-après :

Pour l'E9.

a) *Entre la frontière des Pays-Bas et Liège* : l'autoroute longe la Meuse et la ligne de chemin de fer Liège-Maastricht et traverse en outre des zones fortement agglomérées. L'autoroute comprendra essentiellement deux chaussées séparées comprenant chacune deux bandes de circulation et une zone de stationnement. La largeur de la plate-forme variera de 26 à 32,50 m.

b) *Entre Liège et Werbomont* : l'assiette de l'autoroute s'établira sur tout le tracé avec une largeur de 40 m comportant deux chaussées de 11,25 m chacune flanquées de zones de sécurité latérales de 3 m de largeur et séparées par une berme centrale de 6,5 m de largeur. La topographie accidentée a entraîné l'adoption d'un tracé relativement sinueux devant permettre, moyennant une pente maximum de 6 % et des courbes d'un rayon minimum de 500 m, de relier la vallée de l'Ourthe, à Colonster, aux hauteurs de Beaufays. Une bande supplémentaire de 3,50 m de largeur sera établie pour les véhicules lents à la montée.

c) *Entre Werbomont et Neufchâteau* : réalisation de deux fois deux voies.

d) *Entre Neufchâteau et Autelbas, tronçon commun avec l'E40*. Réalisation de 2×3 voies avec l'éventualité de l'établissement d'une quatrième voie si le tronçon d'Arlon à Luxembourg est établi à 2×3 voies.

e) *Aansluiting van de E9 op het Franse net van Autelbas tot Longwy* : 2×2 rijstroken.

Voor de E40.

Er wordt onmiddellijk een profiel met 2×2 rijstroken aangelegd tussen Waver en Neufchâteau, maar het wegbed van de autosnelweg tussen Waver en Courrière zal de bouw van een bijkomende derde rijstrook voor beide rijwegen mogelijk maken.

3) *Opritten.*

Naast het zeer belangrijke verkeersknooppunt te Daus-soulx op de E40 met de Waalse autosnelweg en dat te Cheratte op de E9 met autosnelweg E5 (Brussel - Loncin - Aken) worden de volgende opritten gebouwd :

a) *Opritten naar de E9 :*

Moelingen, Wezet, Argenteau, Cheratte, Jupille, Luik, Chenée, Embourg, Tilff, Beaufays, Sprimont, Sougné-Remouchamps, Lorce, Werbomont, Habay, Aarlen (West), Aarlen (Zuid), Autelbas (Sterpenich).

b) *Opritten naar de E40 :*

Waver, Corroy-le-Grand (Universiteit Leuven), Thorem-bais-St-Trond, St-Germain, Champion, Bouge, Lives-Loyers, Wierde, Courrière, Spontin (Noord), Spontin (Zuid), Achène, Custinne, Ciergnon, Ave-et-Auffe, Transinne, Libramont.

Vertakking van Aarlen naar Longwy :

Selange, Athus, Aubange.

4) *Kunstwerken.*

Onder het indrukwekkende aantal op beide routes ge-bouwde of te bouwen kunstwerken (nagenoeg één per km), is in het bijzonder te vermelden de 579 m lange viaduct over de Maas te Beez. Het werk werd in juli 1968 aangevat en is in oktober 1971 voltooid. Het heeft ongeveer 300 mil-joen gekost.

5) *Aard van de wegverharding.*

Op een gelijkaardige onderlaag voor beide autosnelwegen, bestaande uit een ten minste 20 cm dikke draineerlaag en een mager-betonfundering van 20 cm, zal worden aange-legd :

a) *tussen Waver en Daus-soulx* : lagen bitumineus beton van in totaal 22 cm dikte met tussen die lagen en het magere beton een 20 cm dikke steenfundering;

b) *tussen Daus-soulx en de Belgisch-Luxemburgse grens en over de hele lengte van de E9* : een 20 cm dikke voeg-loze gewapend-betonverharding.

e) *Raccordement de l'E9 au réseau français d'Autelbas à Longwy* : 2×2 voies.

Pour l'E40.

Il est prévu de réaliser dans l'immédiat un profil de 2×2 voies de circulation entre Wavre et Neufchâteau, mais la plate-forme de l'autoroute entre Wavre et Courrière per-mettra dans l'avenir l'exécution d'une troisième voie sup-plémentaire sur les deux chaussées.

3) *Complexes d'accès.*

Outre l'échangeur très important de Daus-soulx sur l'E40 avec l'autoroute de Wallonie et celui de Cheratte sur l'E9 avec l'autoroute E5 (Bruxelles - Loncin - Aix-la-Chapelle), les complexes d'accès suivants seront construits :

a) *Accès à l'autoroute E9 :*

Mouland, Visé, Argenteau, Cheratte, Jupille, Liège, Chenée, Embourg, Tilff, Beaufays, Sprimont, Sougné-Re-mouchamps, Lorce, Werbomont, Habay, Arlon (ouest), Arlon (sud), Autelbas (Sterpenich).

b) *Accès à l'autoroute E40 :*

Wavre, Corroy-le-Grand (Université de Louvain), Tho-rembais-St-Trond, St-Germain, Champion, Bouge, Lives-Loyers, Wierde, Courrière, Spontin (nord), Spontin (sud), Achène, Custinne, Ciergnon, Ave-et-Auffe, Transinne, Libramont.

Embranchement d'Arlon à Longwy :

Selange, Athus, Aubange.

4) *Ouvrages d'art.*

Parmi le nombre impressionnant d'ouvrages d'art cons-truits ou à réaliser sur les deux itinéraires, à raison appro-ximativement d'une unité par km, on retiendra tout parti-culièrement le viaduc de franchissement de la Meuse à Beez, d'une longueur de 579 m. Ce viaduc commencé en juillet 1968 a été achevé en octobre 1971. Il a coûté quelque 300 millions.

5) *Nature du revêtement.*

Sur une infrastructure semblable pour les deux autoroutes et constituée par une couche drainante de 20 cm d'épaisseur minimum et par une fondation en béton maigre de 20 cm, il est prévu d'établir :

1) *entre Wavre et Daus-soulx*, des couches de béton hydrocarboné de 22 cm d'épaisseur totale avec interposition, entre ces couches et le béton maigre, d'une fondation en empierrement de 20 cm d'épaisseur;

2) *entre Daus-soulx et la frontière belgo-luxembourgeoise, d'une part, et sur la totalité de l'itinéraire E9, d'autre part*, un revêtement en béton armé continu de 20 cm d'épaisseur.

III. — *Programma voor de uitvoering.*

Alle werken voor het vak Waver-Courrière, met inbegrip van de viaduct te Sart-Bernard, zijn aanbesteed. Dat vak moet tijdens het tweede trimester van 1973 in gebruik worden genomen.

Behalve de verharding van het vak tussen Argenteau en de Nederlandse grens en het grondwep en de verharding van het vak Cheratte-Argenteau waarvoor de aanbestedingen in 1973 zullen plaatshebben, zijn alle werken voor de autosnelweg E9 tussen de Nederlandse grens en Tilff aanbesteed of zal dat eerstdaags geschieden. De ingebruikneming van dat vak is voorzien tegen eind 1974.

In het vijfjarenplan 1973-1977 dat momenteel wordt uitgewerkt, is voorzien in de aanbesteding van de volgende vakken :

E9 :

- van Tilff tot Werbomont;
- de rondleiding om Houffalize;
- van Stokkem tot Autelbas voor de rondleiding om Aarlen;
- de aansluiting Autelbas-Aubange op het franse net.

E40 :

- het vak Courrière-Achêne.

Voor de andere vakken, gelegen tussen de hierboven genoemde, voorziet het vijfjarenplan in de verwerving van de voor de uitvoering van de werken nodige terreinen, zodat beide wegen binnen een termijn van 10 jaar in gebruik kunnen worden genomen.

IV. — *Verlichting.*

Er is voorzien in een doorlopende verlichting tussen Waver en Courrière voor de E40 en tussen de Nederlandse grens en Beaufays voor de E9.

De uitrusting van Waver tot Courrière is in 1972 aanbesteed.

V. — *Toegestane kredieten.*

1969 - E40 : 428 miljoen.
1970 - E9 : 405 miljoen; E40 : 885 miljoen.
1971 - E9 : 428 miljoen; E40 : 2 442 miljoen.
1972 - E9 : 1 420 miljoen; E40 : 118 miljoen.

Op het volledige programma voor 1972 staan voor :

E9 : 2 200 miljoen; E40 : 1 000 miljoen.

Het ontwerp-programma voor 1973 voorziet in een krediet van omstreeks 3,2 miljard.

VI. — *Betekenis van beide autowegen.*

Op het Europese vlak.

Op 16 september 1950 werden de studies van de in de Verenigde Naties in het leven geroepen Economische Commissie voor Europa te Genève besloten met de ondertekening van de verklaring over de oprichting van de hoofdwe-

III. — *Programme d'exécution.*

Tous les travaux relatifs à la section de Wavre-Courrière y compris le viaduc de Sart-Bernard sont adjugés. La mise en service de ce tronçon est prévue dans le courant du deuxième trimestre de 1973.

A l'exception des revêtements du tronçon compris entre Argenteau et la frontière hollandaise et des terrassements et revêtements de la section Cheratte-Argenteau, dont les adjudications auront lieu en 1973, tous les travaux de l'auto-route E9 entre la frontière hollandaise et Tilff sont adjugés ou le seront incessamment. La mise en service de cette section est prévue pour la fin de 1974.

Dans le plan quinquennal 1973-1977, actuellement en cour d'élaboration, il est prévu d'adjuger les tronçons ci-après :

E9 :

- de Tilff à Werbomont;
- le contournement d'Houffalize;
- de Stockem à Autelbas pour le contournement d'Aarlon;
- la liaison Autelbas-Aubange avec le réseau français.

E40 :

- le tronçon Courrière-Achêne.

Quant aux autres tronçons situés entre ceux définis ci-avant, le plan quinquennal envisage d'acquiescer les emprises nécessaires à la réalisation des travaux en vue de la mise en service continu des 2 itinéraires dans un délai de 10 ans.

IV. — *Eclairage.*

Il est prévu d'installer un éclairage continu entre Wavre et Courrière pour l'E40 et entre la frontière hollandaise et Beaufays pour l'E9.

Les travaux d'équipement de Wavre à Courrière ont été adjugés en 1972.

V. — *Crédits alloués.*

1969 - E40 : 428 millions.
1970 - E9 : 405 millions; E40 : 885 millions.
1971 - E9 : 428 millions; E40 : 2 442 millions.
1972 - E9 : 1 420 millions; E40 : 118 millions.

Le programme complet pour 1972 prévoit :

E9 : 2 200 millions; E40 : 1 000 millions.

Le projet de programme pour 1973 envisage de réserver un crédit de l'ordre de 3,2 milliards.

VI. — *Signification des deux autoroutes.*

Sur le plan européen.

Le 16 septembre 1950, à Genève, les études de la Commission économique pour l'Europe, instituée au sein de l'Organisation des Nations Unies, ont abouti à la signature de la déclaration sur la constitution des grand-routes

gen voor internationaal verkeer. In de verklaring van Genève werd de verbinding Maastricht-Luik-Bastenaken-Aarlen-Luxemburg opgenomen in de route E9 en Brussel-Namen-Bastenaken in route E40.

De autosnelweg E9 sluit te Maastricht aan op het Nederlandse net en verbindt aldus het oosten en het midden van Nederland met het Luikse industriegebied en de Ardennen. Hij leidt vervolgens naar een van de meest dynamische streken van Europa: Lotharingen, het Groothertogdom, Zwitserland en Noord-Italië.

De E40 is in feite de kortste verbinding tussen het Belgisch-Duits-Nederlands industriegebied rond de grote Europese Delta en het zuidoosten van ons land, een rechtstreekse verbinding tussen de bedrijvigste centra in Europa.

Op het nationale vlak.

Doordat beide autosnelwegen door de provincies Namen, Luik en Luxemburg lopen zullen zij een doeltreffende bijdrage tot de opleving van die gebieden leveren door er activiteiten te ontwikkelen die arbeidskrachten kunnen aantrekken en tevens de toeristische mogelijkheden valoriseren.

Op het Waalse vlak.

Beide autosnelwegen zijn een kostbare bijdrage tot de verjonging van de infrastructuur van heel Wallonië.

Op toeristisch gebied.

Beide nieuwe verbindingen vergemakkelijken de weg naar het hart van de Ardennen voor toeristen uit het Luikse, Brabant, Belgisch en Nederlands-Limburg en de Westduitse grensstreken.

HOOFDSTUK III.

Bespreking.

A. Autosnelwegen.

Er ontspringt zich een vrij uitgebreide gedachtenwisseling over de equipering van onze autosnelweg. Aan de Regering wordt gevraagd welke filosofie zij terzake volgt; welk programma zij heeft opgezet en hoe het tijdschema zal verlopen.

Door de Minister wordt hierop geantwoord wat volgt :

a) Nevenbedrijven langsheen de autosnelwegen.

Het is niet voldoende autowegen te bouwen. Verscheidene onderzoeken in het buitenland hebben aangetoond dat de nevenbedrijven, d.w.z. parkeerplaatsen, benzinstations, restaurants en motels, een welkome en dikwijls noodzakelijke verstrooiing zijn voor de automobilist.

Omdat België in 1975 effectief deel wil uitmaken van het Europese wegennet, wordt vanaf nu aan dit probleem gedokterd.

de trafic international. La déclaration de Genève a intégré la liaison Maastricht - Liège - Bastogne - Arlon - Luxembourg dans l'itinéraire E9 et Bruxelles-Namur-Bastogne dans l'itinéraire E40.

L'autoroute E9 se greffe à Maastricht au réseau hollandais et met ainsi en communication l'est et le centre des Pays-Bas avec la région industrielle de Liège et les Ardennes pour pénétrer ensuite dans des régions parmi les plus dynamiques d'Europe : la Lorraine, le Grand-Duché, la Suisse et l'Italie du Nord.

L'E40 constitue en fait la liaison la plus courte entre la zone industrielle belgo-germano-hollandaise, localisée autour du Grand Delta européen, et les régions du sud-est de notre pays, en communication directe avec les centres les plus actifs de l'Europe.

Sur le plan national.

En traversant les trois provinces de Namur, Liège et Luxembourg, elles sont appelées à contribuer efficacement à la revitalisation de ces régions en y développant des activités susceptibles de fixer une main-d'œuvre tout en valorisant le capital touristique.

Sur le plan wallon.

Ces autoroutes constituent une précieuse contribution au rajeunissement de l'infrastructure de la Wallonie tout entière.

Sur le plan touristique.

Ces deux nouvelles liaisons favoriseront la pénétration au cœur des Ardennes des touristes venant des régions de Liège, du Limbourg belge, du Brabant, du Limbourg hollandais, ainsi que des régions limitrophes de l'Allemagne fédérale.

CHAPITRE III.

Discussion.

A. Autoroutes.

Un large échange de vues s'est engagé au sujet de l'équipement de nos autoroutes. On a demandé au Gouvernement de préciser sa philosophie : quel programme a-t-il arrêté et comment le calendrier des travaux se présente-t-il ?

Le Ministre a répondu ce qui suit :

a) Equipement connexes le long des autoroutes.

Il ne suffit pas de construire des autoroutes. Plusieurs enquêtes à l'étranger ont montré que les équipements connexes, c'est-à-dire les parkings, les stations-service, les restaurants et les motels, constituent des lieux de détente bienvenus et souvent nécessaires pour l'automobiliste.

Ce problème est étudié dès à présent, car la Belgique entend faire effectivement partie du réseau routier européen en 1975.

Een commissie werd in het leven geroepen, die speciaal het probleem van de nevenbedrijven onderzoekt, bepaalde richtlijnen vastlegt en de ligplaatsen aanduidt van de diverse nevenbedrijven langsheen de autowegen. Daarbij wordt natuurlijk rekening gehouden met de ondervinding in het buitenland opgedaan en met de typische behoeften voor België. Ons land heeft immers geen tolautosnelwegen; dit betekent dat de nevenbedrijven op alle publiek kunnen rekenen. Bovendien zullen de autosnelwegen die nu in aanleg of in ontwerp zijn deel uitmaken van het Europees autosnelwegennet, d.w.z. dat er uiteraard met Europese afstanden moet gewerkt worden.

De basisuitrusting van de autowegen in België zal bestaan uit afwisselend motels en restaurants met een tussenafstand van 40 tot 60 km. Daartussen zullen twee of drie parkeerplaatsen liggen, m.a.w. één om de 10 à 20 km.

Aan de benzinestations zullen telkens een motel of een restaurant of alleen een parkeerplaats worden toegevoegd.

De uitbating van de motels en de restaurants zal in concessie gegeven worden aan promotors ingevolge een publieke aanbesteding. Deze aanbesteding zal geschieden aan de hand van een algemeen en een bijzonder lastenkohier.

Het Bestuur der Wegen van het Ministerie van Openbare Werken onteigent de terreinen voor de vestigingsplaatsen en verricht er desnoods de grondwerken om deze plaatsen bouwrijp ter beschikking van de promotor te stellen. De promotor bouwt dan op zijn kosten de gebouwen.

In principe vallen ook de kosten voor de aanleg van de toegangswegen en de parkeergelegenheid ten laste van het Bestuur der Wegen. Naargelang het attractief karakter van de vestigingsplaats, kunnen de kosten van de parkings echter ten laste van de promotor worden gelegd.

b) Recente verwezenlijkingen.

— Kruibeke (langs de E3-autoweg-vak Antwerpen-Gent). Omvat de oprichting van twee benzinestations en een snack-bar. De bouw is praktisch voltooid.

— Marke (eveneens langsheen de E3-autoweg, vak Gent-Kortrijk). Zelfde voorzieningen als Kruibeke. De werken zijn onlangs gestart.

— Ruisbroek. (langs de E10 autoweg, vak Brussel-Bergen).

Behelst een motel, twee restaurants en twee benzinestations. Met de bouw zal eerstdaags begonnen worden.

— Minderhout-Meer (langs de E10 autoweg, vak Antwerpen-Breda).

Omvat twee restaurants en twee tankstations.

De aanbesteding is goedgekeurd, zodat de werken weldra zullen aanvangen.

c) Perspectieven 1972.

1. Parking te Barchon op de E5, vak Luik-Duitse grens;
2. Parking te Thieu op de E41 - Waalse autoweg;
3. Parking te Waremmes op de E5, vak Brussel-Luik.
4. Parking te Groot-Bijgaarden op de E5, vak Brussel-Oostende;
5. Parking te Nazareth op de E3, vak Gent-Kortrijk;
6. Parking te Heverlee op de E5, vak Brussel-Luik;
7. Parking te Ranst op de E39, vak Antwerpen-Luik;
8. Verplaatsing van de bestaande benzinestations langs de autoweg Brussel-Oostende, nl. deze van Aalst-Erembode-

Une commission a été créée pour étudier spécialement le problème des équipements connexes, arrêter certaines directives et déterminer l'emplacement de ces équipements le long des autoroutes. Pour ce faire, on tient naturellement compte de l'expérience acquise à l'étranger et des besoins propres à la Belgique. Notre pays, en effet, n'a pas d'autoroutes à péage, ce qui signifie que les équipements connexes peuvent tabler sur tous les publics. De plus, les autoroutes actuellement en construction ou à l'état de projet feront partie du réseau routier européen, c'est-à-dire qu'il faut tenir compte des distances européennes.

L'équipement de base des autoroutes en Belgique se composera de motels et de restaurants alternant tous les 40 à 60 km. Entre eux se situeront deux ou trois parkings, soit un tous les 10 à 20 km.

Des stations-service viendront s'adjoindre à chaque motel ou à chaque restaurant, ou même simplement à chaque parking.

L'exploitation des motels et des restaurants sera concédée à des promoteurs par adjudication publique. Cette adjudication s'effectuera sur la base d'un cahier général et d'un cahier particulier des charges.

L'Administration des Routes du Ministère des Travaux publics expropriera les terrains nécessaires aux implantations et effectuera, le cas échéant, les travaux de terrassement pour mettre ces terrains parfaitement aménagés à la disposition du promoteur. Le promoteur construira ensuite les bâtiments à ses frais.

En principe, les coûts de construction des voies d'accès et des parkings seront également à charge de l'Administration des Routes. Suivant le caractère attractif du lieu d'implantation, les coûts des parkings pourront cependant être mis à charge du promoteur.

b) Réalisations récentes.

Kruibeke (le long de l'autoroute E3, section Anvers-Gand) : construction de deux stations-service et d'un snack-bar. La construction est pratiquement terminée.

— *Marke* (également le long de l'autoroute E3, section Gand-Courtrai) : mêmes équipements qu'à Kruibeke. Les travaux ont débuté récemment.

— *Ruisbroek* (le long de l'autoroute E10, section Bruxelles-Mons) : un motel, deux restaurants et deux stations-service. La construction débutera prochainement.

— *Minderhout-Meer* (le long de l'autoroute E10, section Anvers-Breda) : deux restaurants et deux stations-service. L'adjudication est approuvée, de sorte que les travaux pourront bientôt être entamés.

c) Perspectives 1972.

1. Parking à Barchon sur l'E5, section Liège-frontière allemande.
2. Parking à Thieu, sur l'E41, autoroute de Wallonie.
3. Parking à Waremmes, sur l'E5, section Bruxelles-Liège.
4. Parking à Grand-Bigard, sur l'E5, section Bruxelles-Ostende.
5. Parking à Nazareth, sur l'E3, section Gand-Courtrai.
6. Parking à Heverlee, sur l'E5, section Bruxelles-Liège.
7. Parking à Ranst, sur l'E39, section Anvers-Liège.
8. Déplacement des stations-service, existant le long de l'autoroute Bruxelles-Ostende, à savoir celles d'Alost-

gem naar Wetteren, deze van St. Denijs-Westrem naar Drogen en deze van Loppem naar Jabbeke.

Benevens deze installaties is men druk bezig de reeds bestaande enkelvoudige parkings uit te rusten met de nodige toiletten.

Zo ging voor de E3 reeds de aanbesteding door voor de bouw van de toiletten op de rustplaatsen te Gent en Waasmunster.

Een aanbesteding voor het leveren van gestandaardiseerde vuilnisbakken zal in de loop van dit jaar nog gehouden worden ten einde alle bestaande parkings hiermede uit te rusten.

Zoals blijkt werd na Duitsland, Italië, Engeland, Frankrijk en andere buurlanden ook in België een definitieve start genomen met de uitbouw van een degelijke infrastructuur van nevenbedrijven langs de autowegen. Het programma spreidt zich natuurlijk over meerdere jaren. In een eerste fase zijn 17 benzinestations, 41 hoofddienstplaatsen (motels, restaurants) en 52 parkeerplaatsen voorzien. De toekenning van de concessies zal geschieden naargelang de rentabiliteit van de uitbating kan verzekerd worden.

— Een lid vraagt uitleg omtrent het programma van de autosnelweg E40 tussen Courrière en Neufchâteau. Wordt er rekening gehouden met de rol van die weg :

- in internationaal opzicht;
- op het gebied van de economische ontwikkeling ?

Gaat men twee jaar verliezen door « andermaal » de bouw van het vak Courrière-Achêne uit te stellen ?

Met de onteigeningen aldus de Minister wordt dit jaar begonnen. De eerste aanbestedingen van het programma vinden plaats in 1973 en de laatste in 1974.

In de huidige stand van zaken is er geen achterstand t.o.v. het oorspronkelijke tijdschema. Veel zal natuurlijk afhangen van de gezamenlijke kredieten die nog voor 1973 en voor de volgende dienstjaren vastgesteld moeten worden.

— Nadere inlichtingen worden gevraagd over de autoweg Hoei-Eindhoven. Zal die weg gemeenten doorkruisen ?

De Minister van Landbouw heeft een grote inspanning geleverd inzake ruilverkaveling in de streek, en de gemeenten zouden er de voorkeur aan geven dat de autoweg langs Borgworm zou lopen.

De Minister verklaart dat bij een algemeen overzicht van ons wegnet moet worden geconstateerd dat in 1965 in Wallonië gewerkt werd in de richting west-oost en niet in de richting noord-zuid, zoals nu gedaan werd (samenloop met de Waalse autoweg te Doornik).

In het gewestplan moet, in een geest van programmatie op lange termijn en in het perspectief van een maximale motorisering, gerekend worden met één voertuig per twee inwoners.

In de provincie Luik zal het tracé langs Borgworm lopen, en wellicht eerder ten westen dan ten oosten, met twee toegangswegen naar Hoei, op de beide Maasoevers gelegen.

De Minister verklaart voorts dat er vaak overleg wordt gepleegd met de verantwoordelijken inzake ruilverkaveling en dat de hergroepering van de percelen in de hand wordt gewerkt.

— Een lid is bekommerd om de aansluiting van Noord-Limburg met de E3 en het concessiecontract van de E3. Het blijkt dat Nederland daaraan niet veel belang hecht.

Erembodegem à Wetteren, celle de St-Denis-Westrem à Drongen et celle de Loppem à Jabbeke.

Outre ces installations, on se préoccupe activement d'équiper les parkings ordinaires existants des installations sanitaires nécessaires.

C'est ainsi que pour l'E3 a déjà eu lieu l'adjudication pour la construction de toilettes aux parkings de Gand et de Waasmunster.

Une adjudication pour la fourniture de poubelles standardisées aura lieu, cette année encore, afin d'en équiper tous les parkings existants.

Il apparaît donc qu'après l'Allemagne, l'Italie, l'Angleterre, la France et d'autres pays voisins, l'on a entamé définitivement en Belgique la mise en place d'une infrastructure adéquate d'équipements connexes le long des autoroutes. Le programme s'étend naturellement sur plusieurs années. Dans une première phase est prévue la construction de 17 stations-service, de 41 motels et restaurants et de 52 parkings. Les concessions seront octroyées à mesure que la rentabilité de l'exploitation pourra être assurée.

— Un membre désire connaître le programme de l'autoroute E40 entre Courrière et Neufchâteau. A-t-il été tenu compte de la vocation de cette route :

- sur le plan international ?
- dans le domaine du développement économique ?

Va-t-on perdre deux ans en retardant « une fois de plus » la construction du tronçon Courrière-Achêne ?

Le Ministre a déclaré que les expropriations seront entamées cette année. Les premières adjudications du programme auront lieu en 1973 et les dernières en 1974.

Dans l'état actuel des choses, il n'y a pas de retard sur le calendrier initial. Tout dépend évidemment des crédits globaux, qui doivent encore être fixés pour 1973 et les exercices suivants.

— Des informations complémentaires ont été demandées au sujet de l'autoroute Huy-Eindhoven. Cette autoroute passera-t-elle à travers les communes ?

Le Ministre de l'Agriculture vient de faire un gros effort en faveur du remembrement des biens ruraux dans la région, et les communes préféreraient que l'autoroute passe plutôt par Waremmes.

Le Ministre a déclaré que, si l'on considère l'ensemble de notre réseau autoroutier, il faut constater qu'en 1965 on travaillait en Wallonie selon un axe ouest-est et non selon un axe nord-sud, comme on l'a fait maintenant (jonction à l'autoroute de Wallonie à Tournai).

Dans le plan de secteur il faut, dans un esprit de programmation à long terme et dans le cadre d'une motorisation maximum, envisager un véhicule pour deux habitants.

Quant au tracé dans la province de Liège, il passera à proximité de Waremmes, probablement plutôt à l'ouest qu'à l'est, avec deux bretelles vers Huy sur chacune des deux rives de la Meuse.

Le Ministre a déclaré encore qu'on se concerta souvent avec les responsables du remembrement rural et qu'on a favorisé des regroupements de parcelles.

— Un membre a fait part de ses préoccupations en ce qui concerne la liaison entre le nord du Limbourg et l'E3, ainsi qu'au sujet du contrat de concession de l'E3. Il semble que les Hollandais n'y accordent guère d'intérêt.

Limburg is een ontwikkelingsgebied en het lid dringt aan op een uitbreiding van de A24.

De Minister antwoordt dat de intercommunale E3 niet verantwoordelijk is voor het feit dat de Noord-Limburgweg nog niet geprogrammeerd is. Er zijn betwistingen gerezen tussen de provinciale autoriteiten en deze laatste zullen over de prioriteiten moeten beslissen.

Qua infrastructuur is Limburg niet benadeeld en het programma moet binnen 5 jaar gerealiseerd worden.

— Een lid vraagt dat de Intercommunale E3 bij de uitbreiding van haar concessie prioriteit zou willen verlenen aan :

a) de verbinding tussen Wetteren en de E3.

b) de ring rond Dendermonde, (vertrekkende van de E3 ter hoogte van Zele Heikant, vervolgens lopend ten Westen en ten Zuiden van Dendermonde om tenslotte langs het Industrierrein van Hoogveld (St Gillis) over de Schelde de richting uit te gaan naar de E3 in de omgeving van Elversele).

Met dit gedeelte van deze ring zou overigens reeds een gedeelte van de autosnelweg Brussel-Dendermonde-Zelzate-Calais zijn verwezenlijkt.

De Minister antwoordt hierop, dat de beslissingen inzake prioriteiten, genomen worden door de gedecentraliseerde beheerraden zelf. De prioriteitskeuze maakt bijgevolg het voorwerp uit van een beslissing die door de beheerraad van de E3 zelf dient genomen te worden.

— Hetzelfde lid vraagt waarom de autosnelweg Brussel-Dendermonde-Zelzate-Calais werd gelicht uit het vijfjarenplan.

Zal deze weg worden opgenomen in een eerstvolgend vijfjarenplan? Het feit dat de E3 van drie rijvakken werd voorzien is alleszins geen afdoende reden om deze autosnelweg niet uit te voeren.

De Minister antwoordt op deze vraag, dat geredelijkwijze mag aangenomen worden dat de aanleg van de autosnelweg Brussel-Dendermonde-Zelzate-Calais, al opgenomen worden in het volgende 5-jarenplan, dat totnogtoe echter niet volledig werd vastgelegd.

Ook hier verwijst de Minister naar een bepaalde autonomie van een gedecentraliseerde intercommunale. Het gevolg van deze decentralisatie is, dat men met de betrokkenen uit West-Vlaanderen in onderling overleg tot een bepaald akkoord inzake de prioriteiten zal moeten komen.

Dat de Minister deze beraadslagingen en besluiten van dichtbij zal volgen lijkt evident.

— Een ander lid vraagt of het gedeelte Loppem-Oekene tussen de E5 en de weg n° 308 te Oekene het mogelijk zal maken om een betere verbinding te realiseren tussen Loppem en de E5 en de E3.

De Minister antwoordt dat de burgemeester van Brugge een betere verbinding wenst vanaf de haven tot Loppem-Blauwe Toren. De Rijksweg van Zeebrugge tot Blauwe Toren zou een express-weg worden. De Minister spreekt zich niet uit over de prioriteit.

Een van de doeleinden van de Intercommunale is dat de West-Vlamingen onderling tot een akkoord zouden komen. Hij wijst hierbij op de reële vorm van decentralisatie.

— Door een van de leden wordt vermoed, dat het vak Jabbeke-Veurne vertraging zou kunnen oplopen, door het feit dat de beheerraad van de intercommunale van West-Vlaanderen andere prioriteiten zou voorstellen. Het lid vraagt terzake het standpunt en de houding van de Minister. De Minister van zijn kant ontkent dat er ernstig sprake van is de aanleg van het vak Jabbeke-Veurne te vertragen. Hij wijst erop dat hij bij monde van zijn gedelegeerde in de raad van beheer is tussengekomen, om de vroeger vooropgezette timing

Le Limbourg est une région de développement et le membre a insisté pour que l'A24 soit prolongée.

Le Ministre a répondu que l'Intercommunale E3 n'est pas responsable du fait que l'axe du nord du Limbourg n'a pas encore été programmé. Il y a eu des différends entre les autorités provinciales, et celles-ci devront décider des priorités.

Le Limbourg n'est nullement défavorisé en matière d'infrastructure et le programme devra être réalisé dans les 5 ans.

— Un membre a demandé que l'Intercommunale E3, lors de l'extension de sa concession, donne la priorité :

a) à la liaison entre Wetteren et l'E3;

b) au ring de Termonde, partant de l'E3, à hauteur de Zele Heikant, se poursuivant à l'ouest et au sud de Termonde, pour enfin se diriger vers l'E3 aux environs de Elversele, en passant par le parc industriel de Hoogveld (St. Gillis) et au-dessus de l'Escaut.

La première partie de ce ring pourrait d'ailleurs constituer le premier tronçon de l'autoroute Bruxelles-Termonde-Zelzate-Calais.

Le Ministre a répondu que les décisions relatives aux priorités sont prises par les conseils d'administration décentralisés. La détermination des priorités fait en conséquence l'objet d'une décision qui doit être prise par le conseil d'administration de l'E3.

— Le même membre a demandé pourquoi l'autoroute Bruxelles-Termonde-Zelzate-Calais a été retranchée du plan quinquennal.

Cette voie figurera-t-elle au prochain plan quinquennal? Le fait que l'E3 ait été portée à trois bandes de circulation n'est pas une raison suffisante pour ne pas réaliser l'autoroute précitée.

Le Ministre a répondu que l'on peut raisonnablement admettre que l'aménagement de l'autoroute Bruxelles-Termonde-Zelzate-Calais figurera au prochain plan quinquennal, qui jusqu'à présent n'a toutefois pas été arrêté dans son intégralité.

Le Ministre s'est référé également à une certaine autonomie d'une intercommunale décentralisée. Par suite de cette décentralisation, il faudra se mettre d'accord sur les priorités avec les instances concernées de Flandre occidentale.

Il est évident que le Ministre suivra de près ces délibérations et ces décisions.

— Un autre membre a été demandé si la section Loppem-Oekene entre l'E5 et la route n° 308 à Oekene permettrait d'assurer une liaison meilleure entre Loppem et l'E5 ainsi que l'E3.

Le Ministre a répondu que le bourgmestre de Bruges souhaite une meilleure liaison entre port et Loppem-Blauwe Toren. La route d'Etat de Zeebrugge à Blauwe Toren deviendrait une route express. Le Ministre ne s'est pas prononcé sur la priorité.

L'un des objectifs de l'Intercommunale est de réaliser un accord entre les instances de Flandre occidentale. Le Ministre a mis l'accent, à cet égard, sur le caractère réel de la décentralisation.

— Un membre suppose qu'un certain retard pourrait être encouru pour la section Jabbeke-Furnes, parce que le conseil d'administration de l'Intercommunale de Flandre occidentale arrêterait d'autres priorités. Le membre souhaite connaître l'opinion et la position du Ministre en cette affaire.

Le Ministre, pour sa part, a nié qu'il soit sérieusement question de retarder l'aménagement de la section Jabbeke-Furnes. Il a fait observer qu'il est intervenu, par le truchement de son délégué au conseil d'administration, en vue de

strikt te eerbiedigen. Er kan redelijkerwijze verwacht worden dat einde 1975 het bedoelde vak berijdbaar zal zijn.

— Een lid vraagt uitleg in verband met de wegen die de verbinding moeten mogelijk maken tussen de provincie Limburg en Nederland.

Hierbij antwoordt de Minister, dat volgende grensoverschrijdende wegen werden gepland :

a. autowegen :

1. E39 (Antwerpen-Aken) : de werken zijn in uitvoering en zullen voltooid zijn tegen einde 1972 - begin 1973, alleszins wat het grensoverschrijdend vak betreft, met name het viaduct over de Maas en het Julianakanaal.

2. A24 (Eindhoven - Huy) : de studie van het tracé op Limburgs grondgebied is zo ver gevorderd dat thans meer in detail het probleem van de grensoverschrijding kan besproken worden.

b. express-wegen :

1. E3-Lommel-Hamont-E9.
2. Tessenderlo-Kinrooi (Kessenich)-E9.
3. Hasselt-Genk-Dilsen-E9.
4. Bilzen-Veldwezelt-Maastricht.
5. St.-Truiden-Tongeren-Maastricht.
6. Omleiding van R.W. 17 rond Maaseik en Ophoven — E9.

c. secundaire weg :

Kinrooi-Molenbeersel.

Regelmatig worden al deze grensoverschrijdingen officieel besproken in de verschillende werkgroepen welke in de schoot van de Benelux Economische Unie werden opgericht.

Van Belgische zijde nemen aan de vergaderingen deel : het hoofdbestuur der wegen en het bestuur van de stedenbouw en ruimtelijke ordening, wat het departement van openbare werken betreft.

Buiten deze officiële vergaderingen heeft de directie der Rijkswegen van Limburg geregeld contacten met technici van de provinciale Rijkswaterstaat van Noord-Brabant en Nederlands-Limburg, alsmede met afgevaardigden van de steden Roermond en Maastricht.

Een volgende officiële vergadering van de betrokken commissie van de Benelux Economische Unie zal plaatshebben op 4 juli 1972 te 's Hertogenbos.

— In verband met autosnelwegverbindingen met Frankrijk wenst een lid te weten welke timing in acht zal worden genomen.

Er bestaan vijf autosnelwegverbindingen tussen België en Frankrijk, antwoordt de Minister.

De kalender van verwezenlijking op Belgisch grondgebied van deze overschrijdingen ziet er als volgt uit :

1. E3 - vak Kortrijk-Rijsel - grensoverschrijding in Rekem : voltooiing einde 1972.
2. E10 - E41 (Brussel-Parijs en Waalse autosnelweg) gemeenschappelijke grensoverschrijding te Hensies : voltooiing einde 1972.
3. A8 (vak Doornik-Rijsel) - grensoverschrijding te Hertin : voltooiing einde 1973.

faire respecter strictement le calendrier arrêté précédemment. On peut raisonnablement escompter que cette section sera utilisable à la fin de l'année 1975.

— Un membre a demandé des explications au sujet des routes assurant la liaison entre le Limbourg belge et les Pays-Bas.

Le Ministre a répondu que, pour le passage de la frontière, les routes suivantes sont prévues :

a) Autoroutes :

1. E39 (Anvers-Aix-la-Chapelle) : les travaux sont en cours de réalisation et seront terminés entre la fin de l'année 1972 et le début de l'année 1973, du moins en ce qui concerne le tronçon franchissant la frontière, c'est-à-dire le viaduc enjambant la Meuse et le canal Juliana;

2. A24 (Eindhoven-Huy) : l'étude du tracé en territoire néerlandais en est actuellement arrivée à un stade où il est possible de discuter plus en détail le problème du passage de la frontière.

b. Routes express :

1. E3 Lommel-Hamont — E9;
2. Tessenderlo-Kinrooi (Kessenich) — E9;
3. Hasselt-Genk-Dilsen - E9;
4. Bilzen-Veldwezelt-Maastricht;
5. St. Trond-Tongres-Maastricht;
6. Détournement de la R.N. 17 autour de Maaseik et d'Ophoven — E9.

c. Routes secondaires.

Kinrooi-Molenbeersel.

Ces passages de la frontière font, au niveau officiel, l'objet de discussions régulières dans les divers groupes de travail créés au sein de l'Union Economique Benelux. Prenant part aux réunions, du côté belge, l'Administration centrale des Routes et l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire pour ce qui concerne le département des Travaux publics.

Indépendamment de ces réunions officielles, la Direction des Routes nationales du Limbourg a régulièrement des contacts avec des techniciens du « Rijkswaterstaat » de la province néerlandaise du Brabant septentrional et du Limbourg néerlandais, ainsi qu'avec des délégués des villes de Roermond et Maastricht.

La prochaine réunion officielle de la commission compétente de l'Union Economique Benelux se tiendra le 4 juillet 1972 à Bois-le-Duc.

— Pour ce qui est des liaisons autoroutières avec la France, un membre a demandé à quel calendrier on s'en tiendra.

Le Ministre a répondu que cinq liaisons autoroutières sont prévues entre la Belgique et la France.

Le calendrier des réalisations, en territoire belge, de ces liaisons se présente comme suit :

1. E3 — section Courtrai-Lille — passage de la frontière à Rekem : achèvement à la fin de l'année 1972;
2. E10-E41 (Bruxelles-Paris et autoroute de Wallonie) passage commun de la frontière à Hensies : achèvement fin 1972;
3. A8 (section Tournai-Lille) — passage de la frontière à Hertin : achèvement fin 1973;

4. De antenne op de E9 tussen Aarlen en Longwy met grensoverschrijding te Aubange: voltooiing einde 1974-begin 1975.

5. A11 (vak Veurne-Calais).

De uitvoering van deze verbinding ligt nog niet in een uitvoeringsschema vast. De aanleg ervan moet gezien worden in functie van de tunnel te Calais.

— Een lid vestigt de aandacht op de economische impuls die uitgaat van de autosnelwegen.

Hij past dit toe op West-Vlaanderen.

Heden wordt de staatsbaan n° 308 Kuurne-Roeselaere afgewerkt en zal einde dit jaar kunnen opengesteld worden.

Verschillende autosnelwegen zijn door de Intercommunale Vereniging voor Autowegen in West-Vlaanderen voorzien, waaronder n° A71 Zeebrugge-Doornik. Vanzelfsprekend is het de opgerichte vereniging die hiervoor met de goedkeuring van de Minister de prioriteiten vastlegt.

De W. E. R. suggereerde om het stuk van deze autosnelweg bij voorrang aan te leggen vanaf Loppem tot Rumbeke (Staatsbaan n° 308) waardoor :

a) de ontlasting van het prangend verkeer zou gerealiseerd worden op beide parallel lopende provinciale wegen Kortrijk-Brugge en Roeselare-Brugge;

b) een vlot en ruim verkeer zou mogelijk zijn vanaf Zeebrugge tot Kortrijk (langs de rijksweg 308 tot Kuurne);

c) met beperkte financiële middelen (geen grote knooppunten voorzien) dit stuk autosnelweg in een minimum van tijd zou kunnen aangelegd worden.

Dit werk zou tevens aansluiting geven met het gehele industriegebied van de Mandelvallei Roeselaere-Izegem, die op het economische vlak dringend hulp van overheidswege nodig heeft.

Is de Minister zinnens onverwijld hulp te verlenen ?

De suggestie van de W. E. R. om bij voorrang het vak Loppem-Rumbeke (rijksweg n° 308) van de autoweg n° 71, Zeebrugge-Doornik, aan te leggen strookt volledig met de visie van het Bestuur der Wegen.

Genoemde werken kunnen inderdaad in een nabije toekomst zonder noemenswaardige moeilijkheden uitgevoerd worden. De ingebruikneming van deze sectie zou het mogelijk maken op een korte termijn de ontubbeling te verwezenlijken van de zwaar beladen rijksweg n° 71 tussen Brugge en Kortrijk.

Deze aangelegenheid moet nochtans beslist worden door de Intercommunale die zelf haar prioritair programma dient te bepalen.

— Een lid vestigt de aandacht op het vraagstuk van de stedelijke invalswegen en op het programma voor een metro en een premetro te Brussel. Wanneer mag worden verwacht dat de ring rond Brussel zal voltooid zijn ?

Voor wat de ring betreft, verwijst de Minister naar het antwoord dat hij heeft verstrekt aan de heer Payfa. De ring zal niet kunnen worden voltooid vóór 1976 omdat anders het verkeer al te veel in de war zou lopen.

Het meest dringend is de aanleg van het noordelijk en het oostelijk deel, die een onderdeel zijn van de E10 en de E5. De raad van beheer van de intercommunale stelt de timing van de werken op.

De metro valt onder de bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen. De Minister verklaart dat er in Brussel-Hoofdstad er een uitstekende samenwerking is tussen de twee administraties en dat het Departement van Openbare Werken het er mee eens is dat de aanleg van de metro voorrang heeft op die van de wegen.

4. L'antenne sur la E39, entre Arlon et Longwy, avec passage de la frontière à Aubange — achèvement fin 1974 ou début 1975.

5. A11 (section Furnes-Calais). La réalisation de cette liaison n'est pas encore prévue au calendrier des réalisations. Sa construction doit être vue en fonction du tunnel de Calais.

— Un membre a attiré l'attention sur l'impulsion donnée à l'économie par les autoroutes.

Il a appliqué cette conception à la Flandre occidentale.

On achève actuellement la R.N. n° 308 Kuurne-Roulers; elle pourra être mise en service à la fin de cette année.

L'Intercommunale pour les autoroutes en Flandre occidentale (l'« I. V. A. W. ») prévoit plusieurs autoroutes, parmi lesquelles la A71 Zeebrugge-Tournai. Evidemment c'est l'Intercommunale qui en détermine les priorités, avec l'approbation du Ministre.

Le « W. E. R. » a suggéré de construire, par priorité, la section de cette autoroute, allant de Loppem à Rumbeke (R.N. 308), ce qui permettrait :

a) de décharger le trafic très important sur les deux routes provinciales parallèles Courtrai-Bruges et Roulers-Bruges;

b) d'écouler facilement un trafic important de Zeebrugge à Courtrai (par la R. N. 308, à Kuurne);

c) avec des moyens financiers limités (aucun croisement important n'étant prévu), de construire cette section d'autoroute en un minimum de temps.

Cet ouvrage assurerait également le raccordement à l'ensemble de la zone industrielle de la vallée de la Mandel Roulers-Izegem qui, sur le plan économique, a un besoin urgent d'aide des pouvoirs publics.

Le Ministre a-t-il l'intention d'accorder immédiatement une aide ?

La suggestion du « W. E. R. » de réaliser, par priorité, la section Loppem-Rumbeke (R. N. 308) de l'autoroute n° 71 Zeebrugge-Tournai concorde totalement avec les vues de l'Administration des Routes.

Ces travaux peuvent en effet être réalisés dans un proche avenir, sans grandes difficultés. La mise en service de cette section offrirait, à brève échéance, la possibilité de dédoubler, entre Bruges et Courtrai, la R.N. 71 qui est très encombrée.

Cette matière doit cependant encore être décidée par l'Intercommunale qui doit déterminer elle-même son programme de priorité.

— Un membre évoque le problème des autoroutes urbaines de pénétration ainsi que le programme du métro et du prémetro. Pour quand l'achèvement complet du ring de Bruxelles est-il prévu ?

Le Ministre renvoie, en ce qui concerne le ring, à la réponse donnée au député M. Payfa. Il ne sera pas possible de terminer le ring avant 1976, pour ne pas créer trop d'encombrements de circulation.

Le plus urgent est constitué par les parties Nord et Est, communes à E10 et à E5. Le conseil d'administration de l'intercommunale établit le calendrier des travaux.

Quant au métro, il est de la compétence du Ministre des Communications. Le Ministre souligne qu'à Bruxelles-capitale, la collaboration des deux administrations est parfaite et que le Département des Travaux publics admet la priorité du métro sur les routes.

Het zal nochtans enige tijd duren vooraleer men een behoorlijk net heeft.

— Een lid vraagt of het tracé van de autosnelweg van de Ardennen in de provincie Luxemburg thans definitief vaststaat.

Voor de verbinding van de E9 met de E40 werd een wijziging aangebracht. Zou die verbinding niet meer zuidelijk kunnen komen en zulks omwille van Bouillon en Florenville?

Wat is het tijdschema voor de provincie Luxemburg?

Wat zijn de plannen van de Minister op het stuk van de aansluitingen met het Franse autosnelwegennet?

De Minister wijst erop dat niet de ganse E9 en E40 voorrang hebben. De omlegging Namen-Courrière heeft daarentegen wel voorrang, maar er dient rekening te worden gehouden met het feit dat de autosnelweg reeds tot Waver loopt. De verlenging ervan tot Courrière zal een zeer grote verbetering zijn.

Voor de E9 worden Luik-Maastricht en de omlegging van Luik tot Beaufays als dringend beschouwd.

Dit alles is een onderdeel van een algemeen plan en voor het Zuiden van het land zal men wat geduld moeten hebben.

Wanneer in België een Europees autosnelwegennet zal bestaan, zal dienen te worden overgeschakeld naar een lager tempo, vooral omdat de eerste kredieten zullen worden voorbehouden voor de rings om Brussel en Charleroi.

B) Wegen

— Een lid trekt de aandacht van de Minister op het probleem dat zich inzake verkeersveiligheid stelt in de Kennedy tunnel te Antwerpen.

Het betreft hier, aldus de Minister een zeer belangrijke kwestie, die zich niet alleen meer stelt voor de J. F. Kennedy-tunnel maar die, wegens het steeds toenemend vervoer van gevaarlijke goederen langs de weg, gans het Belgisch wegennet betreft.

Het lijkt derhalve absoluut noodzakelijk dat onverwijld wordt aangestuurd op een strengere reglementering terzake, die het verkeer in het algemeen veiliger zal maken op alle wegen en autosnelwegen.

Wat nu meer bepaald de J.-F. Kennedytunnel betreft, dient de bestaande reglementering te worden behouden, zolang de belanghebbende Antwerpse ondernemingen geen nauwkeurige gedetailleerde gegevens bezorgen over de aard, de omvang en de frequentie van het vervoer van gevaarlijke produkten, die zij door de tunnel willen zien gaan.

— Een lid wenst te weten binnen hoeveel tijd de werken aan de rijksweg n° 6 uitgevoerd moeten zijn. Naar zijn mening vorderen ze zeer traag.

— Er moet nog 10 km worden aangelegd alvorens Beaumont bereikt wordt (Gozée-Beaumont).

— Voorts moeten nog enkele km aangelegd worden tussen Manage en het kruispunt « Roi des Belges » te Anderlues.

— Wanneer zullen die twee vakken geheel gemoderniseerd zijn?

Hierop antwoordt de Minister als volgt :

De weg n° 6 doorkruist twee onderscheiden streken.

1. — *Streek van Beaumont.*

— Tussen Strée en Beaumont zullen de werken einde 1973 beëindigd zijn, indien de weersomstandigheden gunstig zijn; de aanbesteding is immers uitgeschreven.

Cependant, il faudra un certain temps pour en faire un réseau convenable.

— Un membre demande si le tracé de l'autoroute des Ardennes est définitif dans la province du Luxembourg.

La jonction de E9 et de E40 a été modifiée. Ne peut-on envisager de porter cette jonction plus au sud pour desservir Bouillon et Florenville?

Quel est le timing prévu pour la réalisation des travaux dans la province de Luxembourg?

Quelles sont les intentions du Ministre en ce qui concerne les jonctions avec le réseau autoroutier français?

Le Ministre fait remarquer que les autoroutes E9 et E40 ne sont pas prioritaires sur tout le parcours. Par contre, le contournement de Namur jusqu'à Courrière est prioritaire mais il faut tenir compte du fait que l'autoroute existe déjà jusqu'à Wavre. Le prolongement de l'autoroute jusqu'à Courrière constituera une amélioration considérable.

En ce qui concerne E9, est considéré comme urgent : Liège-Maastricht et le contournement de Liège jusqu'à Beaufays.

Tout cela doit être considéré dans une optique globale et, en ce qui concerne le Sud du pays, il faudra une certaine patience.

Lorsque la Belgique disposera d'un réseau d'autoroutes européen, il faudra adopter un rythme plus modéré, d'autant que les premiers crédits seront réservés aux rings de Bruxelles et de Charleroi.

B) Routes.

— Un membre a attiré l'attention du Ministre sur le problème qui se pose en matière de sécurité de la circulation dans le tunnel Kennedy à Anvers.

Selon le Ministre, il s'agit ici en effet d'une très importante question qui ne se pose plus uniquement au sujet du tunnel J. F. Kennedy mais intéresse tout le réseau routier belge en raison de l'importance toujours grandissante du transport par route de produits dangereux.

Il semble en conséquence absolument nécessaire de s'orienter sans plus tarder, en cette matière, vers une réglementation plus stricte qui augmentera la sécurité en général sur toutes les routes et autoroutes.

En ce qui concerne plus spécialement le tunnel J.-F. Kennedy, la réglementation actuelle doit être maintenue aussi longtemps que les entreprises anversoises intéressées ne fournissent pas de détails précis au sujet de la nature, de l'ampleur et de la fréquence du transport de produits dangereux qu'ils veulent faire passer par le tunnel.

Un membre voudrait connaître le délai d'exécution des travaux de la route nationale 6. Il estime que ceux-ci avancent très lentement.

— Il reste encore 10 km à construire pour atteindre Beaumont (Gozée-Beaumont).

— Il reste encore quelques kilomètres à construire entre Manage et le carrefour du Roi des Belges à Anderlues.

— Quand la totalité de ces deux tronçons sera-t-elle modernisée?

Le Ministre a répondu ce qui suit :

La route n° 6 passe par deux régions.

1. — *Région de Beaumont.*

— Entre Strée et Beaumont les travaux seront terminés fin 1973 dans des conditions climatiques favorables; en effet, la procédure d'adjudication est lancée.

— Met het vak tussen Strée en Gozée zal een begin worden gemaakt in 1974. De werken zullen beëindigd zijn in 1975.

2. — *Streek van Manage.*

— Tussen Manage en Morlanwelz (op de plaats genoemd « 7 maisons ») zijn de werken beëindigd.

— Tussen « 7 maisons » en het kruispunt « Le Prince » zullen de werken beëindigd zijn in oktober van dit jaar.

— De werken tussen het kruispunt « Le Prince » en het station van Piéton zullen, op twee rijvakken, beëindigd zijn in de zomer van 1973, terwijl zij op één rijvak zullen beëindigd zijn in oktober 1973 tussen Piéton en de omleiding rond Anderlues. Het tweede vak zal in aanbesteding worden gegeven in 1973 samen met de nieuwe brug over de spoorlijn.

— De omleiding rond Anderlues zal in het vijfjarenplan worden opgenomen en verhoopt mag worden dat de werken in 1975 geheel beëindigd zullen zijn.

— Een lid wenst te weten hoe het staat met de verbinding rijksweg n° 36 Ciney-Dinant en op welke data de aanbestedingen zullen plaatshebben.

Zullen de werken voor het overschrijden van de Maas bij Dinant klaar zijn in 1973 of 1974?

De gewestelijke autoriteiten, aldus de Minister, zijn van mening dat de aanleg van die wet met zogeheten compensatiekredieten zal worden gefinancierd. Derhalve komen die moderniseringswerken niet voor onder de voorstellen van het Bestuur der Wegen.

De Minister heeft zijn administratie belast met de studie van die plannen.

Een eerste vak tussen Achêne en Dréhance zou op het eind van dit jaar in aanbesteding kunnen worden gegeven.

De overschrijding van de Maas en de omleiding rond Dinant verkeren nog steeds in het stadium van de eerste ontwerpen. De Minister heeft zijn administratie opdracht gegeven de verschillende plannen nader te bestuderen alvorens het tracé definitief wordt vastgelegd.

Met het geologisch onderzoek is nog geen aanvang gemaakt. Derhalve kan moeilijk worden verwacht dat de aanbesteding van dit vak zal plaats hebben voor 1974.

— Aangaande de Rijksweg n° 17 sectie Yvoir-Dinant, wenst een lid te vernemen :

1. De datum van de onteigeningen en de omvang van de kosten;

2. De datum en het bedrag van de eerste aanbesteding;

3. De kalender voor de andere fasen en de voorziene datum voor de ingebruikneming van het geheel.

De Minister bevestigt dat een bedrag van 250 miljoen, gespreid over drie begrotingsjaren werd vastgelegd voor de modernisering van die weg tussen Yvoir en Dinant. Voor de gezamenlijke werken zijn de onteigeningsplannen nog niet voldoende gevorderd om de kosten ervan te kunnen schatten, maar de diensten van Openbare Werken zullen binnenkort de eerste plannen voorleggen, daar het eerste gedeelte van de werken, de modernisering van het weggedeelte tussen Yvoir en Houx in december 1972 zal worden aanbesteed. Dat werk wordt op 50 miljoen geraamd. De nodige onteigeningen zullen begin 1973 plaats hebben.

In 1973 zullen de werken ter verbetering van de doortocht van Houx worden aanbesteed; een derde fase waarbij de verbinding met Dinant tot stand komt, wordt voorzien voor

— Le tronçon situé entre Strée et Gozée sera mis en chantier en 1974 et terminé en 1975.

2. — *Région de Manage.*

— Les travaux sont terminés de Manage à Morlanwelz (au lieu-dit « Sept-Maisons »).

— Entre « Sept-Maisons » et le carrefour du Prince, les travaux seront terminés en octobre de cette année.

— Les travaux compris entre le carrefour du Prince et la gare de Piéton seront terminés sur deux voies en été 1973, tandis que de Piéton au contournement d'Anderlues les travaux seront terminés sur une voie en octobre 1973. La deuxième voie sera adjugée en 1973 en même temps que le nouveau pont sur le chemin de fer.

— Le contournement d'Anderlues sera prévu dans le plan quinquennal et on peut espérer que les travaux seront terminés dans leur totalité en 1975.

— Un membre voudrait savoir où en est la liaison Ciney-Dinant, R.N. 36, et les dates d'adjudication.

Le franchissement de la Meuse près de Dinant sera-t-il prêt en 1973 ou 1974?

Selon le Ministre, les instances régionales prévoient le financement de cet itinéraire sur des crédits dits de compensation, aussi cette modernisation ne figure-t-elle pas dans les propositions de l'Administration des Routes.

Le Ministre a chargé son administration de l'étude de ces projets.

Un premier tronçon situé entre Achêne et Dréhance pourrait être mis en adjudication à la fin de cette année.

Le franchissement de la Meuse et le contournement de Dinant en sont toujours à l'état de premiers projets et le Ministre a demandé à son administration d'approfondir l'examen des diverses solutions envisagées avant de fixer définitivement le tracé.

De plus, aucune reconnaissance géologique n'a encore été entamée. Pour ces raisons, on peut difficilement prévoir l'adjudication de ce tronçon avant 1974.

— En ce qui concerne la route nationale n° 17, section Yvoir-Dinant, un membre désire connaître :

1. la date des expropriations et le coût de celles-ci;

2. la date et le montant de la première adjudication;

3. le calendrier des autres phases et la date prévue pour la mise en service de l'ensemble.

Le Ministre a confirmé que 250 millions, répartis sur trois exercices budgétaires, sont prévus pour la modernisation de cet itinéraire entre Yvoir et Dinant. Pour l'ensemble de ces travaux, les plans des expropriations ne sont pas encore suffisamment avancés pour qu'on puisse fournir le montant approximatif de leur coût, mais les services du département présenteront bientôt les premiers de ces plans, car une première partie des travaux, relative à la modernisation du tronçon situé entre Yvoir et Houx, sera mise en adjudication en décembre 1972. Ces travaux sont estimés à 50 millions. Les expropriations nécessaires seront décidées au début de 1973.

En 1973, les travaux d'amélioration de la traversée de Houx seront adjugés et une troisième phase réalisant la liaison avec Dinant est programmée pour 1974. Cent millions ont

1974. Voor elk van die fasen werd 100 miljoen vastgelegd. De gehele weg zal eind 1976 in gebruik kunnen worden genomen.

Voor dat programma geldt het gebruikelijk voorbehoud, nl. dat de begrotingskredieten voor 1973 en de volgende jaren met de ramingen van het programma overeenkomen.

— De vraag wordt gesteld waarom de alternatieve regeling d.w.z. twee rijvakken in één richting en één in de andere op de wegen met drie rijstroken, niet veralgemeend wordt.

Uit de experimenten op de wegen met drie rijstroken, waaronder de hierboven genoemde, kunnen nog geen definitieve conclusies worden getrokken, zegt de Minister.

Het is zeker dat die regeling de veiligheid verhoogt bij slechte zichtbaarheid. De vraag is nu of men zich niet tot die gevallen moet beperken.

Een traag voertuig, (een landbouwtractor) dat op het éénrichtingsvak rijdt zal het normale verloop van het verkeer immers hinderen, wat bepaalde bestuurders ertoe zou kunnen aanzetten gevaarlijke manoeuvres uit te voeren wanneer de zichtbaarheid normaal is.

Om die reden gaat het bestuur voort met de experimenten op verschillende wegen; het stelsel, dat voordelen maar ook nadelen biedt, wordt echter niet veralgemeend.

— Herhaaldelijk werd er bij de Minister op aangedrongen dat de Staat de grote gemeentelijke verbindingswegen zou overnemen.

Telkens antwoordde de Minister dat het niet in de bedoeling van het Departement ligt die wegen in het net van rijkswegen op te nemen, maar ze in het kader van een decentralisatiepolitiek aan de provincie over te dragen. Wanneer zal met die decentralisatiepolitiek een aanvang worden genomen en over welk budget zal de provincie beschikken om de last te dragen van de overname van de belangrijke gemeentelijke verbindingswegen en bepaalde rijkswegen, waarvan de overdracht aan de provincie eveneens is overwogen?

Het ligt niet in de bedoeling van de Regering de grote gemeentelijke verbindingswegen aan de Staat over te dragen. De Belgische rijkswegen hebben een totale lengte van 13 000 km. Rekening houdend met de oppervlakte van het land is dat cijfer het hoogste in West-Europa.

De wet van 26 juli 1971 op de agglomeraties en federaties van gemeenten voorziet in een nieuwe categorie van wegen waartoe zouden behoren enerzijds bepaalde rijkswegen die volstrekt geen hoofdwegen zijn en anderzijds gemeentewegen die van meer dan gemeentelijk belang zijn.

Het vraagstuk van de herindeling van de wegen, die op het beginsel van decentralisatie berust, zal dus slechts kunnen worden opgelost nadat de agglomeraties en federaties van gemeenten zullen zijn opgericht.

— Een lid vraagt of het Bestuur der Wegen vóór 30 september een eerste vak van de werken voor de ontsluitingsweg van Virton in aanbesteding kan geven.

Welke werken zijn daarin begrepen en hoeveel zullen zij kosten?

Hoe staat het met de onteigeningen en welk bedrag is daarmee gemoeid?

Kan een tweede vak in aanbesteding worden gegeven in december 1972?

Hoeveel zal die tweede fase kosten in welke werken zal zij omvatten?

Hoever staat het met de onteigeningen en hoeveel zullen de vergoedingen belopen?

De Minister antwoordt dat het Bestuur der Wegen dit plan niet grondig heeft bestudeerd aangezien het niet voorkomt op het programma voor 1972.

été réservés pour chacune de ces phases. L'ensemble de la route pourra être mis en service à la fin de 1976.

A ce programme s'appliquent évidemment les réserves d'usage, c'est-à-dire pour autant que les crédits budgétaires des exercices 1973 et suivants correspondent aux prévisions de la programmation.

— Il a été demandé pourquoi on ne généralise pas le système alternatif de deux bandes de circulation dans un sens et une dans l'autre pour les routes à trois voies.

Le Ministre a répondu que les expériences sur les routes à trois bandes de circulation n'ont pas encore permis d'aboutir à des conclusions définitives.

Il est certain que ce système présente des avantages indéniables du point de vue de la sécurité en cas de mauvaise visibilité. On peut se demander s'il ne faut pas se limiter à ces cas.

En effet, un véhicule lent (tracteur agricole) s'engageant dans la voie mise à sens unique va empêcher l'écoulement normal du trafic, ce qui pourrait inciter certains conducteurs à faire des manoeuvres dangereuses si la visibilité est normale.

Pour ces raisons, l'administration poursuit les expériences sur différents itinéraires, mais évite de généraliser un système qui, s'il a ses avantages, a aussi ses inconvénients.

— A plusieurs reprises des démarches ont été faites auprès du Ministre pour solliciter la reprise par l'Etat de routes communales de grande communication.

Le Ministre a répondu chaque fois qu'il n'entrait pas dans les intentions du département de reprendre ces routes dans le réseau de l'Etat, mais bien de les transférer à la province dans le cadre d'une politique de décentralisation. A partir de quel moment cette politique de décentralisation au niveau des routes s'appliquera-t-elle et de quel budget les provinces disposeront-elles pour supporter le poids de cette reprise des routes communales de grande communication comme de certaines routes de l'Etat dont on envisage le transfert aux provinces?

Il n'entre pas dans les intentions du Gouvernement de procéder à la reprise par l'Etat des chemins communaux de grande communication. La voirie d'Etat comprend 13 000 km de routes environ. Par rapport aux autres pays d'Europe occidentale, ce chiffre est le plus élevé en Belgique si l'on tient compte de la dimension du pays.

La loi du 26 juillet 1971 sur les agglomérations et les fédérations de communes prévoit une catégorie nouvelle de voiries, dans laquelle devraient être classées, d'une part, certaines routes de l'Etat qui ne possèdent aucune caractéristique d'une voirie principale et, d'autre part, certains chemins communaux qui dépassent l'intérêt communal.

Le problème du reclassement de la voirie ne pourra donc être résolu par voie de décentralisation qu'après que les agglomérations et les fédérations de communes auront été mises en place.

— Un membre a demandé si l'Administration des Routes peut mettre en adjudication avant le 30 septembre une première phase des travaux de la route de désenclavement de Virton?

Quel serait le coût de cette première phase et que comporterait-elle?

Où en sont les expropriations et quel est leur coût?

Peut-on mettre en adjudication une deuxième phase en décembre 1972.

Quel serait le coût de cette deuxième phase et que comporterait-elle?

Où en sont les expropriations et quel est leur coût?

Le Ministre a répondu que, ce projet n'étant pas retenu au programme 1972, l'Administration des Routes n'en a pas approfondi l'étude.

In de loop van het vierde kwartaal van dit jaar zou evenwel de aanbesteding kunnen uitgeschreven worden voor de werken tussen de « Belle-Vue »-hoeve en het begin van de omleiding rond Etalle. Uit een eerste schets kan worden opgemaakt dat de werken op dit vak op 130 miljoen mogen geraamd worden. Daar dit bedrag vrij aanzienlijk is, kan een definitieve beslissing slechts worden genomen wanneer het programma voor 1973 zal zijn vastgesteld, wat eerlang zal gebeuren.

De onteigeningen hebben vooral betrekking op bosgronden en zullen dus niet zo duur uitvallen. De daarmee gepaard gaande uitgaven kunnen slechts aan de hand van een grondige studie worden vastgesteld.

Het tweede vak van de werken voor deze ontsluitingsweg bestaat uit de omleiding rond Etalle die zal verbonden worden met de autosnelweg. Over het tracé van die omleiding is nog geen beslissing genomen.

Het derde vak van de werken voor deze weg bestaat uit het begin van de omleiding van Virton langs het Westen tussen de « Belle-Vue »-hoeve en het « Seret »-kruispunt op de weg n° 50.

De Minister betoogt dat hij op 2 juni zijn instemming heeft betuigd met het nieuw globaal plan voor de wegeaanleg in de streek van Virton, dat hem door het Bestuur der Wegen was voorgelegd. Dit laatste zal worden belast met de raming van de prijs der werken en onteigeningen voor dit derde vak. Wellicht zal het Bestuur der Wegen bedoelde werken eveneens in aanbesteding kunnen geven tijdens het vierde kwartaal van 1972, doch ook dit hangt af van de vaststelling van het programma voor 1973.

Een lid meent dat de voor 1972 uitgetrokken kredieten inzake het plaatsen van verkeerslichten op staatswegen reeds zijn opgebruikt.

Gezien talrijke grote werken dit jaar nog zullen voltooid zijn, zullen de nieuwe verkeersknooppunten zeer gevaarlijk zijn indien zij niet terstond van de nodige signalisatie worden voorzien (vb. rijksweg 308 Kuurne-Roeselare).

Is het niet mogelijk bijkomende kredieten hiervoor te voorzien ?

Het is niet juist antwoordt de Minister dat alle kredieten van het programma 1972 reeds zouden zijn opgebruikt, wat de lichtsein-installaties betreft.

Wel is het zo, dat de kredieten vastgelegd in 1970 voor de aanneming tot montage van seininstallaties gedurende de periode mei 1970 - mei 1972, volledig verbruikt zijn. Een nieuwe aanneming is echter in aanbesteding gebracht voor 18 mei 1972. De goedkeuring van het nieuwe contract en de vastlegging van de uitgaven dienen natuurlijk afgewacht te worden vooraleer nieuwe werken kunnen besteld worden.

Hiermee is het probleem echter nog niet volledig opgelost. Het nodige materieel maakt het voorwerp uit van aannemingen aanbesteed midden 1971. De vastleggingen zijn echter nog niet voor alle loten geschied. Maatregelen zullen worden getroffen om grote vertraging in de levering van het materieel en dus ook in de realisatie van het programma te vermijden.

— Een lid wenst te vernemen hoever het dossier van de brug aan de Kathelijnepoort te Brugge gevorderd is. Welke zijn de vooruitzichten inzake de herstelling of de vervanging van de huidige brug ?

Inzake de herstelling of vervanging van de brug aan de Kathelijnepoort te Brugge wordt door de Minister geantwoord, dat het eindverslag van de door de Rechtbank aangestelde deskundigen dient afgewacht te worden. Pas dan zal de beslissing vallen of de brug in haar huidige vorm kan hersteld worden. Tevens zal de Rechtbank de verantwoordelijkheid van elk der betrokken partijen pas kunnen vastleggen na voltooiing van dit verslag.

Toutefois, elle pourrait mettre en adjudication, dans le courant du 4^e trimestre de cette année, la phase comprenant les travaux situés entre la ferme de Belle-Vue et le début du contournement d'Etalle. Une esquisse a révélé que le coût des travaux peut être estimé à 130 millions pour cette phase. Etant donné l'importance de ce montant, une décision définitive ne pourra être prise que lorsque le programme de 1973 aura été arrêté, ce qui se fera très prochainement.

Quant aux expropriations, comprenant surtout des forêts, elles paraissent peu onéreuses. Seule une étude approfondie du projet peut fixer l'importance de celles-ci.

Le contournement d'Etalle relié à l'autoroute constitue une seconde phase de travaux à réaliser sur cette route de désenclavement. Aucune décision n'est encore intervenue quant au tracé de ce contournement.

Par contre, la troisième phase de cet itinéraire est constituée par l'amorce du contournement de Virton par l'Ouest entre la ferme de Belle-Vue et le carrefour Serret à la route 50.

Le Ministre a déclaré qu'il vient de marquer son accord, le 2 juin, sur le plan d'ensemble du nouveau réseau routier dans la région de Virton, présenté par son Administration des Routes. Celle-ci va être chargée de l'évaluation du coût des travaux et des emprises nécessaires pour la réalisation de cette 3^e phase et pourrait également lancer l'adjudication de ces travaux au cours du 4^e trimestre 1972. Ici également, tout dépend de l'élaboration du programme 1973.

— Un membre estime que les crédits pour 1972 destinés à l'installation de signaux lumineux de circulation sur des routes nationales sont déjà épuisés.

Etant donné que de nombreux travaux importants seront terminés cette année encore, les nouveaux nœuds routiers présenteront un grave danger s'ils ne sont immédiatement équipés de la signalisation nécessaire (par exemple sur la route nationale n° 308 Kuurne-Roulers).

Des crédits supplémentaires ne pourraient-ils être prévus afin de remédier à cette situation ?

Le Ministre a répondu qu'il est inexact de prétendre que tous les crédits du programme 1972 relatifs à l'installation de signaux lumineux soient épuisés.

Il est vrai cependant que les crédits engagés en 1970 en vue de l'adjudication du montage d'installations de signalisation au cours de la période de mai 1970 à mai 1972 sont épuisés. Il a cependant été procédé à une nouvelle adjudication le 18 mai 1972. Il faudra évidemment attendre que le nouveau contrat soit approuvé et que les dépenses soient engagées avant de pouvoir commander de nouveaux travaux.

Mais ceci ne résout pas entièrement le problème : le matériel nécessaire fait l'objet d'adjudications datant du milieu de l'année 1971. Les engagements ne sont cependant pas encore faits pour tous les lots. Des mesures seront prises pour éviter un retard considérable dans la livraison du matériel, et partant dans la réalisation du programme.

— Un membre voudrait savoir où en est le dossier concernant le pont de la « Kathelijnepoort », à Bruges. Quelles sont les prévisions en ce qui concerne la répartition ou le remplacement du pont actuel ?

En ce qui concerne la réparation ou le remplacement du pont de la « Kathelijnepoort », à Bruges, le Ministre a répondu qu'il y a lieu d'attendre le rapport final des experts désignés par le tribunal. Ce n'est qu'à ce moment qu'il sera décidé si le pont peut être restauré dans sa forme actuelle. D'autre part, le tribunal ne pourra déterminer la part de responsabilités de chacune des parties en cause qu'après que ce rapport aura été terminé.

De Rechtbank heeft op dit ogenblik de 3 deskundigen aangesteld, doch één onder hen heeft zich teruggetrokken. Er moet dus nog eerst een derde expert aangeduid worden vooraleer met de expertise een aanvang kan genomen worden.

Zonder op de uitspraak van de Rechtbank te willen voortuitlopen heeft het Bestuur der Wegen reeds de nodige maatregelen getroffen om de herstelling of het opnieuw bouwen van de brug zo spoedig mogelijk na de rechtsspraak aan te vangen. Daartoe zal een krediet van 90 miljoen uitgetrokken worden op de begroting 1973 voor de voltooiing van dit vak van de Ring.

Ingeval het Ministerie van Openbare Werken niet verantwoordelijk wordt gesteld voor de huidige slechte toestand van de brug zal dit bedrag natuurlijk van de verantwoordelijk gestelde partij teruggevorderd worden. Alles laat verhopend dat in 1973 de herstellingswerken of de nieuwbouw volop bezig zullen zijn.

— Een lid brengt in herinnering dat men gezegd had dat voorrang zou worden verleend aan de omleiding Zuid via Groenendaal, Jolibois en Drogenbos. De Vorstlaan zal worden voltooid.

Worden in 1976 bepaalde werken in uitzicht gesteld op het zuidelijke gedeelte van de ring van Drogenbos naar Waterloo toe en op het vak begrepen tussen de Brug van Groenendaal en de Vorstlaan?

Hetzelfde lid vraagt op welke datum de ring over zijn gehele lengte zal voltooid zijn?

Er wordt gevraagd welke tracés binnen de grote ring om Brussel beschouwd worden als definitief beslist en het voorwerp kunnen zijn van een bespreking.

De Minister antwoordt dat het probleem van de ring om Brussel geëvolueerd is.

Hij maakt deel uit van het kruis gevormd door E10 en E5.

Als men van Antwerpen naar Nijvel gaat, kan men, zolang de ring niet af is, niet spreken van een volledige verbinding.

Hetzelfde geldt voor de E5 gaande van Luik naar Oostende. Dit gedeelte van de ring is zeker dringend, omdat het een gemeenschappelijk tracé is voor E10 en E5.

Wat Vilvoorde betreft, zal men het lint van de autosnelweg tot Strombeek-Bever verlengen.

De autosnelweg Ukkel-Waterloo is minder prioritair; zijn tracé is niet gemakkelijk (residentiële zone) en zal eventueel wijzigingen moeten ondergaan. Men zal trouwens dit tracé vrij houden.

Om de verwezenlijking van de ring te vervullen, zal men een verbinding vaststellen tussen Waterloo en Braine-le-Château.

De Minister preciseert dat de ring, mits hij aldus wordt opgevat, in 1976 kan klaarkomen.

Op de vraag: wat wordt in het tijdschema als dringend aangezien? Is het antwoord dat de autosnelwegen redelijkerwijze uitmonden op de grote ring van de Brusselse agglomeratie.

In verband met de zone, gelegen tussen de kleine en de grote ring, verklaart de Minister zich bereid zijn ontwerpen pas later te realiseren (te Vilvoorde b.v. zijn studies mogelijk).

Sommige tracés zijn niet erg betwist. Voorbeeld: vanaf het complex van Machelen zal de ring langs de spoorlijn lopen tot aan het station van Schaarbeek. Zal hij worden doorgetrokken tot aan het Noordstation? Zulks zou logisch zijn in het kader van de vernieuwingswerken in die wijk.

Aanvullende inlichtingen worden verstrekt in verband met:

— de plannen op korte termijn voor de intercommunale B1;

- het invalspunt van de autoweg naar Waver;
- het invalspunt van de autoweg naar Parijs;
- het invalspunt van de autoweg naar Oostende.

(Zie kaarten in bijlage.)

A ce jour, le tribunal a nommé trois experts, mais l'un de ceux-ci s'est désisté. Il faudra tout d'abord encore désigner un troisième expert avant de pouvoir entamer l'expertise.

Sans vouloir préjuger de la décision du tribunal, l'Administration des Routes a cependant déjà pris les mesures nécessaires pour pouvoir commencer, le plus rapidement possible, après le prononcé du jugement, la réparation ou la reconstruction du pont. A cette fin, un crédit de 90 millions sera réservé au budget de 1973 en vue du parachèvement de ce tronçon du ring.

Au cas où le Ministère des Travaux publics ne serait pas rendu responsable du mauvais état actuel du pont, ce montant sera évidemment réclamé à la partie qui aura été déclarée responsable. Tout permet d'espérer qu'en 1973 les travaux de réparation ou de construction du pont iront bon train.

— Un membre rappelle qu'il avait été dit qu'une priorité serait donnée au contournement sud par Groenendaal, Jolibois, Drogenbos. Le boulevard du Souverain sera achevé.

En 1976, certains travaux seront-ils envisagés sur la partie sud du ring de Drogenbos vers Waterloo et sur le tronçon situé entre le pont de Groenendaal et le boulevard du Souverain?

— Le même membre demande à quelle date le ring sera-t-il achevé dans sa totalité.

Un autre membre demande quels sont les tracés, situés à l'intérieur du grand ring de Bruxelles, qui sont considérés comme définitifs et peuvent faire l'objet d'une discussion.

Le Ministre répond que le problème du ring de Bruxelles a évolué.

Il fait partie du trèfle, formé par les autoroutes E10 et E5.

La liaison Anvers-Nivelles ne sera pas complète aussi longtemps que le ring demeurera inachevé.

Il en va de même de l'E5 qui relie Liège à Ostende. Il est urgent d'aménager cette section du ring qui est commune aux autoroutes E10 et E5.

En ce qui concerne Vilvorde, l'autoroute sera prolongée jusqu'à Strombeek-Bever.

Quant à l'autoroute Uccle-Waterloo, celle-ci est moins prioritaire; son tracé est malaisé (zone résidentielle) et devra éventuellement subir des modifications. Ce tracé sera d'ailleurs réservé.

Pour réaliser le ring, une liaison sera établie entre Waterloo et Braine-le-Château.

Le Ministre précise que le ring, dans cette conception, peut être terminé en 1976.

A un membre qui demande quelle partie du calendrier des travaux est considérée comme étant urgente, le Ministre répond qu'il est raisonnable que les autoroutes débouchent sur le grand ring de l'agglomération bruxelloise.

Entre le petit et le grand ring, le Ministre est prêt à postposer ses projets (à Vilvorde, par exemple, des études sont possibles).

Certains tracés n'ont pas été fort contestés. Exemple: du complexe de Machelen, le ring longera le chemin de fer jusqu'à la gare de Schaarbeek. Ira-t-on jusqu'à la gare du Nord? Ce serait logique au moment de la rénovation d'un quartier.

Des précisions complémentaires sont fournies concernant:

— le planning à court terme de l'intercommunale B1;

- la pénétration de l'autoroute de Wavre;
- la pénétration de l'autoroute de Paris;
- la pénétration de l'autoroute d'Ostende.

(Voir cartes en annexe.)

De Minister vestigt de aandacht op het feit dat de densiteit van het verkeer sinds 1965 aanzienlijk is toegenomen en dat de autobestuurders er alle belang bij hebben Brussel te vermijden.

Vanaf het zuiden (Charleroi of Bergen) naar het Oosten kan men de rijweg Waterloo-Groenendaal gebruiken.

Het verkeer dat komt van Doornik of van Leuven is beperkt en zou door Brussel kunnen gaan.

Van Luik kan men naar de kust langs de Boudewijn-autosnelweg rijden. Men moet de zaken op een globale wijze zien.

Voor het ogenblik zijn de grote ring-lanen voldoende. Ukkel-Waterloo en Brussel-Vilvoorde zullen later als ontlasting dienen voor de dag dat de autosnelweg overbelast zal zijn. Dat is echter programmatic op lange termijn.

— Een lid brengt het probleem ter sprake van de verbinding tussen de brug van Groenendaal en de ringlaan terwijl een ander lid het probleem aansnijdt van het toekomstige samenvallen van de ring en van de bestaande wegen (sector van Drogenbos, Anderlecht, Groot-Bijgaarden, Vilvoorde). Hij vraagt of het niet mogelijk zou zijn duidelijke plannen te ontvangen betreffende de toekomstige tracés.

De Minister antwoordt bevestigend (zie bijlage).

Sommige tracés zullen samenvallen met de metrolijnen. Er is een vaste binding en een uitstekende coördinatie tussen het Bestuur der Wegen Brussel-Hoofdstad en het Bestuur van de Metro, dat afhangt van het Departement van Verkeerswegen.

— Over het probleem van de wegen te Brussel, vooral van de invalswegen werd langdurig gediscussieerd.

Op welke wijze zal in de Brusselse agglomeratie het toezicht op de wegen worden verdeeld onder :

het Rijk;
de Agglomeratieraad;
de Provincie;
de Gemeenten ?

Om het decentralisatiebeleid op een ruimere schaal te kunnen toepassen, aldus de Minister, zullen alle wegen van secundair of louter plaatselijk belang worden overgedragen aan de betrokken gezagsdragers, d.i. aan de gemeenten, resp. aan de agglomeraties, naar gelang van het geval.

In de Brusselse agglomeratie dient hetzelfde beleid te worden gevolgd als in de andere gebieden van het land.

De Minister wijst er evenwel op dat de ringlanen, de autowegen, waaronder de ring en de voornaamste bindingswegen daartussen, het wegennet zullen vormen dat in de Brusselse agglomeratie onder Rijksbeheer blijft, met inbegrip van diverse baanvakken die in die routes dienen te worden opgenomen en die thans door andere autoriteiten worden beheerd.

— Een lid vraagt waarom het gedeelte van de Brusselse ring, begrepen tussen Tervuren en Waterloo niet is opgenomen in de Intercommunale vereniging B1.

Hierop wordt geantwoord, dat het vak van de Ring tussen Tervuren (Vier Armen) en Waterloo (met inbegrip van het complex van Groenendaal), in 1969-1970 door het Wegenfonds (Route 227) als snelweg met 4 rijstroken werd aangelegd en dus geen problemen meer stelt.

— Een lid vraagt nadere inlichtingen over het tijdschema voor de afwerking van de verbinding Waterloo-Wauthier-Braine van de autoweg aan de zuidzijde van Brussel.

Gaat men, nu de voornoemde verbinding gepland is, afzien van de aanleg van de ringlaan Ukkel-Bosvoorde-Diegem ?

Le Ministre attire l'attention sur le fait que, depuis 1965, la densité de la circulation s'est accrue dans des proportions considérables et que les conducteurs ont intérêt à éviter Bruxelles.

Pour aller du Sud (Charleroi ou Mons) vers l'Est, les automobilistes peuvent emprunter la route Waterloo-Groenendaal.

Le trafic en provenance de Tournai ou de Louvain est restreint et pourrait continuer à passer par Bruxelles.

Pour se diriger de Liège vers le littoral les automobilistes peuvent emprunter l'autoroute Baudouin. Il convient de considérer le problème d'une façon globale.

Pour le moment, les boulevards de la grande ceinture sont encore suffisants. Les autoroutes Uccle-Waterloo et Bruxelles-Vilvoorde feront office de voies de décharge, le jour où l'autoroute sera congestionnée. Il s'agit là, toutefois, d'une programmation à long terme.

— Un membre évoque la liaison entre le pont de Groenendaal et le ring tandis qu'un autre membre soulève le problème résultant du fait que le futur ring aura un tracé commun avec des routes existantes (secteur de Drogenbos, Anderlecht, Grand-Bigard, Vilvoorde). Il a demandé s'il n'est pas possible d'obtenir des plans précis relatifs aux tracés futurs.

Le Ministre répond par l'affirmative (voir annexe).

Certains tracés coïncideront avec celui des lignes du métro. Il existe une liaison permanente et une excellente coordination entre l'Administration des Routes de Bruxelles-Capitale et l'Administration du Métro, laquelle dépend du Département des Communications.

— Une discussion prolongée s'est déroulée au sujet du problème des routes à Bruxelles, surtout des voies de pénétration.

Comment la surveillance de la voirie sera-t-elle répartie dans l'agglomération bruxelloise entre :

l'Etat;
le Conseil d'agglomération;
la Province;
les Communes.

Dans le cadre d'une plus grande application de la politique de décentralisation, toutes les voiries d'intérêt secondaire ou purement local seront cédées aux pouvoirs concernés, c'est-à-dire soit aux communes, soit aux agglomérations selon le cas.

Dans l'agglomération bruxelloise, la politique à suivre sera la même que dans les autres régions du pays.

Le Ministre précise toutefois que les boulevards de ceinture, les autoroutes, dont le ring, ainsi que les principales voies de liaisons entre ces voies constitueront le réseau routier qui continuera à être géré par l'Etat dans l'agglomération bruxelloise, y compris divers tronçons à incorporer dans ces itinéraires et dont la gestion relève actuellement d'autres autorités.

— Un membre demande pourquoi le tronçon du ring de Bruxelles compris entre Tervuren et Waterloo ne relève pas de l'Intercommunale B1.

Le Ministre répond que le tronçon du ring entre Tervuren (Quatre-Bras) et Waterloo (y compris le complexe de Groenendaal) a été aménagé en voie rapide (4 voies) par le Fonds des Routes (Route 227) en 1969-1970 et qu'il ne pose donc plus aucun problème.

— Un membre demande des précisions sur le calendrier prévu pour l'achèvement de la liaison Waterloo-Wauthier-Braine de l'autoroute Sud de Bruxelles.

Cette liaison étant prévue va-t-on renoncer au boulevard périphérique Uccle-Boisfort-Diegem ?

Zoniet, wanneer zal de laatstgenoemde ringlaan worden uitgevoerd?

Het antwoord op deze vraag is het volgende :

— De verbinding Waterloo-Wauthier-Braine staat op het programma B1. Volgens de laatste versie ervan (3 000 miljoen in 1973; jaarlijkse toeneming met 15 %) zou tot de onteigeningen worden overgegaan in 1973 (200 M.); de grondwerken en de kunstwerken zijn gepland voor 1974 (700 M) en de verharding voor 1975 (250 M.).

— Het plan voor de verbinding Ukkel-Bosvoorde-Diegem als stedelijke autosnelweg (weg voor doorlopend verkeer met een reeks tunnels) langs de spoorweg te Schaerbeek, de Steenweg op Terhulpen, de Delleurlaan, de Vorstlaan en de Woluwelaan, blijft bestaan.

Volgens hetzelfde programma B1 zouden de werken slechts in 1975 aanvangen (er zou dan vooral worden overgegaan tot onteigeningen) en 3 jaar duren (totaal bedrag : ± 5 000 M.); ondertussen zou dan het plan betreffende dat deel van de Ring — dat even oud is als het eerste desbetreffende ontwerp — opnieuw kunnen worden bestudeerd.

— Door verschillende leden wordt de aandacht gevestigd op de zeer gevaarlijke banen met drie rijstroken, waarvan er op dit ogenblik nog een aantal in het land bestaan. Die leden zouden van de Minister willen vernemen wat zijn politieke optie terzake is, en hoeveel tijd hij nog nodig meent te hebben om deze banen van 3 op 4 rijstroken te brengen.

Hierop antwoordt de Minister dat de algemene politiek van het departement van Openbare Werken erin bestaat geen banen meer te leggen op 3 rijstroken, en deze die nog bestaan zoveel mogelijk op 4 rijstroken te brengen. Er dient nochtans de aandacht te worden getrokken op de zeer hoge onteigeningskosten die hieraan gepaard gaan, voornamelijk nabij de grote agglomeraties en in de verschillende dorpskernen. Indien deze aanpassing totnogtoe niet vlugger is verlopen, is zulks te wijten aan het feit dat men hier in dit land bij prioriteit de autosnelwegen heeft willen financieren. Voor wat aangaat de keuze van de banen die her eerst in aanmerking komen om op 4 rijstroken te worden gelegd houdt men rekening met de intensiteit op de verschillende verkeersassen.

HOOFDSTUK IV.

De veiligheidsmaatregelen op het Belgische wegennet.

De steeds toenemende densiteit van het verkeer op het Belgisch wegennet verhoogt in evenredige mate het risico op ongeval, dat door iedere weggebruiker gelopen wordt. De verantwoordelijke overheden, in het bijzonder het Departement van Openbare Werken, komt het toe de nodige maatregelen te treffen om dit risico binnen normale perken te houden.

Deze maatregelen zijn principieel van tweeërlei aard :

a) Vooreerst komen deze aan de beurt, die tot doel hebben de verkeersomstandigheden te verbeteren en namelijk het risico op gevaarlijke situaties uit te schakelen of te verminderen. De aanleg van betere en ruimere verkeersaders is op zichzelf reeds een veiligheidsmaatregel van deze soort. Aangezien bij deze aanleg echter economische overwegingen een hoofdrol spelen, wordt dit aspect van het probleem hier terzijde gelaten en de aandacht toegespitst op concepties en uitrustingen die rechtstreeks de veiligheid op het oog hebben. Daaronder kunnen worden geciteerd :

Sinon, quand prévoit-on l'exécution de ce boulevard ?

A cette question, le Ministre répond que :

— la liaison Waterloo-Wauthier-Braine est prévue au programme B1. Selon la dernière version (3 000 millions en 1973 + 15 % par an), les expropriations seraient prévues en 1973 (200 M), les terrassements et ouvrages d'art, en 1974 (700 M) et les revêtements, en 1975 (250 M.).

— la liaison Uccle-Boitsfort-Diegem reste prévue en autoroute urbaine (voie à circulation continue — succession de tunnels) le long du chemin de fer de Schaerbeek, de la chaussée de la Hulpe, de l'avenue Delleur, du boulevard du Souverain et du boulevard de la Woluwe.

Comme selon le même programme B1, les travaux ne commenceraient qu'en 1975 (expropriations principalement) et dureraient 3 ans (total ± 5 000 M), il reste possible entre-temps de réétudier la réalisation de cette partie du ring qui date du premier projet conçu en ce domaine.

— Plusieurs membres attirent l'attention sur les dangers considérables que présentent les routes à trois bandes de circulation, dont il existe actuellement encore un certain nombre dans notre pays. Ces membres souhaitent que le Ministre précise ses conceptions à ce sujet et qu'il dise combien de temps il lui faudra encore pour porter ces routes de trois à quatre bandes de circulation.

Le Ministre répond que la politique générale du département des Travaux publics est de ne plus construire de routes à trois bandes de circulation et de porter à quatre bandes de circulation celles qui existent. Il convient cependant d'attirer l'attention sur les frais d'expropriation très élevés que cela entraîne, principalement à proximité des grandes agglomérations et dans les agglomérations bâties. Si cette amélioration n'a pas pu être réalisée plus rapidement jusqu'à présent, c'est dû au fait que, dans notre pays, on a voulu financer par priorité les autoroutes. Pour déterminer les routes qui, les premières, seront portées à quatre bandes de circulation, on tient compte de la densité de la circulation sur les divers axes routiers.

CHAPITRE IV.

Les mesures de sécurité sur le réseau routier belge.

La densité toujours croissante de la circulation sur le réseau routier belge augmente dans une mesure proportionnelle le risque d'accident couru par chaque usager. Il appartient aux autorités responsables, en particulier au département des Travaux publics, de prendre les mesures nécessaires pour maintenir ce risque dans les limites normales.

En principe, ces mesures sont de deux natures :

a) Tout d'abord viennent celles qui ont pour but d'améliorer les conditions dans lesquelles s'effectue la circulation, notamment celles qui visent à éliminer ou à réduire le risque de voir survenir des situations dangereuses. L'aménagement d'artères de circulation meilleures et plus larges constitue en soi déjà une mesure de sécurité de cette espèce. Toutefois, des considérations économiques jouant un rôle prédominant dans cet aménagement, cet aspect du problème sera passé sous silence et l'attention ira aux conceptions et aux équipements ayant directement la sécurité pour objet.

het goede ontwerp van kruispunten en andere kritische plaatsen, een aangepaste signalisatie, een behoorlijke openbare verlichting. Al wat het comfort van de weggebruiker bevordert, draagt eveneens bij tot de veiligheid en de overeenstemmende middelen komen dus ook in de hier beschouwde categorie terecht.

b) In de tweede plaats, en in bijkomende orde, dienen deze maatregelen vermeld, waarmee we de gevolgen van een eventueel ongeval willen verzachten of tot een minimum herleiden. Hieronder zij vermeld :

— het aanbrengen van vangrails langs de middenberm van autosnelwegen, in de bochten van gewone rijkswegen of ter afscherming van zekere vaste hindernissen, zowel langs rijkswegen als autosnelwegen;

— het verwijderen van dergelijke vaste hindernissen zelf, uit de onmiddellijke omgeving van het rijvlak, wanneer zulks enigszins mogelijk is;

— het aanbrengen van praatpalen, die een onmiddellijke verbinding met het meest nabij gelegen hulpcentrum 900 verzekeren.

Voor elk dezer maatregelen zijn uitgebreide programma's aan de gang. Hierna worden bijzonderheden verstrekt omtrent een drietal onder hen, te weten de signalisatie, de openbare verlichting en de praatpaalinstallaties, aangezien op dit stuk in de loop der laatste jaren een zeer bijzondere inspanning werd gedaan en deze inspanning nog gedurende verscheidene jaren, wellicht zelfs crescendo, zal dienen voortgezet.

1. Signalisatie.

Wat de signalisatie betreft, werd er reeds meermaals op gewezen dat, zowel voor autowegen als gewone rijkswegen, een bijzondere aandacht wordt besteed aan de wegmarkeringen en meer bepaald aan de verbetering van hun kwaliteit. Alhoewel reeds beloftevolle resultaten geboekt werden is het duidelijk dat in deze zin met onverminderde krachten moet worden voortgejverd.

Op het stuk van lichtsignalisatie, blijkt het niet alleen nodig steeds meer gevaarlijke kruispunten met een kleurlichtinstallatie uit te rusten. Ook de afbakening van vluchtheuvels, bochten en andere gevaarlijke plaatsen dient voorzien en er bestaat een grote behoefte aan duidelijke lichtende wegbewijzing en aan lichtende seinborden op vele van onze hoofdwegen.

1) Enkele jaren geleden werd gestart met een programma dat als objectief had elk jaar 100 kruispunten van een lichtsignalisatie te voorzien. In 1971 werden reeds 175 nieuwe installaties opgericht.

2) Het is de bedoeling dit programma op te voeren tot een ritme van ongeveer 250 kleurlichten- en andere installaties per jaar. Begrotingsinkrimpingen en de ermee gepaard gaande vastleggingsmoeilijkheden, hebben het niet mogelijk gemaakt dit resultaat vanaf 1971 te bereiken.

3) We spannen ons in om reeds in 1972 het streefcijfer van 250 te bereiken.

Wat de autosnelwegen betreft is een uitgebreid programma in uitvoering om onze signalisatie een duidelijke kwantitatieve en kwalitatieve verbetering te bezorgen. Door middel van inwendig verlichte seinborden opgesteld op de zijberm of op portalen boven het rijvlak, moet, zowel 's nachts als over dag, aan de weggebruikers duidelijke en vanop grote afstand leesbare informatie verstrekt worden, wanneer ze een verkeerswisselaar of een afrit naderen. Verschillende

Parmi ceux-ci il est permis de citer l'aménagement convenable de carrefours et autres lieux critiques, une signalisation adéquate, un éclairage public efficace. Tout ce qui accroît le confort de l'usager contribue également à la sécurité et les moyens correspondants entrent donc également dans la catégorie considérée ici.

b) En deuxième lieu, et en ordre subsidiaire, il convient de mentionner les mesures par lesquelles nous voulons atténuer ou réduire à leur minimum les conséquences d'un accident éventuel. Citons :

— l'établissement de glissières de sécurité le long de la berme centrale des autoroutes, dans les courbes des routes ordinaires ou pour la protection de certains obstacles fixés, tant le long des routes nationales que des autoroutes;

— l'enlèvement, chaque fois que c'est possible, de ces obstacles fixes eux-mêmes, s'ils se trouvent dans les environs immédiats de la surface de roulement;

— l'établissement de téléphones de secours assurant une communication immédiate avec le centre 900 le plus proche.

Pour chacune de ces mesures, des programmes étendus sont en cours d'exécution. Trois d'entre eux, à savoir la signalisation, l'éclairage public et les téléphones de secours, font l'objet de plus amples précisions ci-après. En effet, un effort très particulier a été consenti dans ce domaine au cours des dernières années; il devra être poursuivi, sans doute même à un rythme accru, durant plusieurs années encore.

1. Signalisation.

En ce qui concerne la signalisation, il a été souligné à plusieurs reprises déjà que, tant pour les autoroutes que pour les routes nationales ordinaires, une attention particulière était consacrée aux marquages, et plus spécialement à l'amélioration de leur qualité. Bien que des résultats prometteurs aient déjà été acquis, il est évident qu'il convient de poursuivre sans désespérer dans cette voie.

Quant à la signalisation lumineuse, il ne s'avère pas seulement nécessaire d'équiper toujours davantage de carrefours dangereux de feux de circulation. Il faut également prévoir le balisage des refuges, des courbes et d'autres endroits dangereux. Sur beaucoup de nos routes principales se fait également sentir le besoin pressant d'une signalisation lumineuse d'indication et de direction.

1) Il y a quelques années a été entamé un programme ayant pour objectif d'équiper 100 carrefours par an d'une signalisation lumineuse. En 1971, 175 installations nouvelles ont été placées.

2) L'intention est de pousser ce programme jusqu'à un rythme d'environ 250 installations lumineuses, à feux colorés et autres, par an. Des compressions budgétaires et les difficultés d'engagement y afférentes n'ont pas permis d'atteindre ce résultat dès 1971.

3) Nous nous efforçons d'atteindre cet objectif dès 1972.

Pour les autoroutes, un programme important est en cours d'exécution : il vise à apporter une amélioration sensible, tant qualitative que quantitative, à notre signalisation. Au moyen de panneaux de signalisation à éclairage intérieur, installés sur la berme latérale ou sur des portiques surplombant la chaussée, une information claire et lisible à grande distance doit être fournie, de nuit comme de jour, aux usagers approchant un échangeur ou une rampe d'accès. Plus

aannemingen met dit object zijn in uitvoering en tegen einde 1973 zal geen enkele autosnelweg meer voor het verkeer worden opengesteld, vooraleer hij van een doelmatige seininstallatie is voorzien.

De coördinatie van seininstallaties in stedelijke agglomeraties en de automatische regeling van het verkeer op autosnelwegen en hoofdwegen hebben tot eerste doel voor een vlottere afloop van het verkeer te zorgen. Door het comfort dat ze de weggebruiker leveren, komen ze uiteraard ook de veiligheid ten goede.

Op het vlak van de coördinatie van seininstallaties dient vermeld dat begin 1971 een inrichting werd besteld voor de coördinatie van een vijftigtal installaties op rijkswegen in de Brusselse agglomeratie. De capaciteit van deze installatie, die door een computer gestuurd wordt, belooft echter 200 kruispunten. Het systeem zal niet ineens voor zijn volle capaciteit benut worden. Het wordt echter jaarlijks door bijkomende schijven aangevuld. Een eerste deel komt klaar einde 1972 en zal, rekening gehouden met de onvermijdelijke testperiode, vanaf midden 1973 zijn vruchten afwerpen. Vanaf 1972 wordt begonnen met analoge inrichtingen, zij het op kleinere schaal, in andere agglomeraties.

Wat de automatische regeling van het verkeer op de autosnelwegen betreft, is een eerste verwezenlijking aan de gang op de autosnelweg Brussel-Oostende en zal nog dit jaar een aanbesteding gehouden worden voor de uitrusting van Brussel-Waver en voor enkele voorbereidende werken op andere autowegen. Het uiteindelijk doel bestaat erin op ieder ogenblik, in een centrale controlepost, een exact beeld te verkrijgen van het verkeer op het Belgisch wegneta, zodat bij de vaststelling van een abnormale toestand onmiddellijk kan worden ingegrepen. Er zal zelfs, dank zij de verwerking, door de computer, van de bestendig toevoeiende informatie, de mogelijkheid bestaan gevaarlijke toestanden, zoals de vorming van verkeerspropen, enkele minuten op voorhand te voorspellen, zodat maatregelen kunnen worden genomen om deze toestanden zelf te vermijden. Dit is natuurlijk een toekomstbeeld dat slechts stapsgewijze zal kunnen benaderd worden.

2. Openbare verlichting.

In 1968 werd de beslissing genomen alle gewone rijkswegen, waarop de verkeersdichtheid 6 000 voertuigen overtreft, met een openbare verlichtingsinstallatie uit te rusten. Op grond van de algemene telling, uitgevoerd in 1965, vertegenwoordigde dit een net met een uitgestrektheid van ongeveer 1 400 km. De aangroei van het verkeer bracht in 1970 deze lengte tot 1 600 km. De kostprijs van dit programma kan op 2 400 000 000 F geschat worden en er werd besloten deze investering te spreiden over 10 begrotingsjaren. Genoemd programma kreeg dan ook de naam van « Tienjarenplan 1969-1978 voor de verlichting der gewone rijkswegen ». Op het huidige moment zijn 325 km uitgerust. Na afwerking van de in uitvoering of in aanbesteding zijnde aannemingen, d.w.z. in de tweede helft van 1973, zullen 650 km van onze gewone rijkswegen van een degelijke verlichting zijn voorzien.

Buiten dit tienjarenplan worden jaarlijks van 30 000 000 F tot 50 000 000 F besteed aan de verlichting van bruggen, ringwegen en andere gevaarlijke vakken van wegen die niet in voornoemd plan opgenomen zijn.

Wat de autosnelwegen betreft, is er in de loop der laatste jaren een zeer snelle evolutie in de opvattingen waar te nemen. Het is immers gebleken dat de aanvulling der niet-verlichte leemten tussen verlichte toegangscomplexen, slechts een relatief geringe meer-uitgave vereist, te schatten op 15

sieurs entreprises ayant un tel objet sont en cours et dès la fin de 1973, plus aucune autoroute ne sera encore ouverte à la circulation sans être pourvue d'une signalisation efficace.

La coordination d'installations de signalisation dans des agglomérations urbaines et la régulation automatique du trafic sur les autoroutes et les routes principales ont pour objectif premier l'augmentation de la fluidité du trafic. Par le confort qu'elles procurent à l'usager, elles contribuent évidemment aussi à la sécurité.

En ce qui concerne la coordination d'installations de signalisation, il y a lieu de mentionner qu'au début de 1971 commande a été passée pour un système assurant la coordination d'une cinquantaine d'installations sur des routes d'Etat dans l'agglomération bruxelloise. La capacité de cette installation, qui est régie par un ordinateur, est cependant de 200 carrefours. Le système ne sera pas utilisé dès le départ à sa pleine capacité. Il sera cependant complété par des tranches annuelles. Une première partie sera prête à la fin de 1972 et, compte tenu de l'inévitable période de rodage, elle portera ses fruits dès le milieu de 1973. A partir de 1972, des réalisations analogues seront entamées, fût-ce à plus petite échelle, dans d'autres agglomérations.

Dans le domaine de la régulation du trafic sur les autoroutes, une première réalisation est en cours sur l'autoroute Bruxelles-Ostende et, cette année encore, l'équipement pour Bruxelles-Wavre de même que quelques travaux préparatoires sur d'autres autoroutes seront mis en adjudication. L'objectif final consiste à obtenir à chaque instant, dans un poste de contrôle central, une image exacte du trafic sur le réseau routier belge, de manière à pouvoir intervenir dès la constatation d'une situation anormale. Bien plus, grâce au traitement par ordinateur de l'information affluant de façon ininterrompue, la possibilité existera de prédire quelques minutes à l'avance la création de situations dangereuses, la formation de bouchons par exemple. Des mesures pourront alors être prises pour éviter qu'elles ne se produisent réellement. Ceci est évidemment une image futuriste, qui ne pourra être approchée que par étapes successives.

2. Eclairage public.

En 1968 fut prise la décision d'éclairer toutes les routes nationales sur lesquelles la densité du trafic excède 6 000 véhicules par jour. Sur la base d'un comptage général effectué en 1965, cela représenterait un réseau d'une étendue d'environ 1 400 km. L'accroissement du trafic a porté cette longueur à 1 600 km en 1970. Le coût du programme envisagé peut être estimé à 2 400 000 000 F et il a été décidé d'étaler cet investissement sur 10 exercices budgétaires. Ce programme a dès lors été baptisé « Plan décennal 1969-1978 pour l'éclairage des routes nationales ordinaires ». Actuellement, 325 km sont équipés. Après achèvement des entreprises en cours ou dont l'adjudication est annoncée, c'est-à-dire dans la deuxième moitié de 1973, 650 km de nos routes nationales ordinaires seront pourvues d'un éclairage convenable.

Outre ce plan décennal, de 30 000 000 F à 50 000 000 F sont consacrés annuellement à l'éclairage de ponts, de contournements et d'autres tronçons dangereux de routes ne figurant pas au plan.

En ce qui concerne les autoroutes, une évolution très rapide dans les conceptions se constate au cours des dernières années. En effet, l'éclairage des tronçons non éclairés entre les complexes d'accès éclairés ne nécessite qu'une dépense supplémentaire relativement minime de 15 à 25 %

à 25 %, naar gelang van het geval. Dit is gemakkelijk te verklaren, indien men bedenkt dat op de Belgische autosnelwegen de toegangscapexen elkaar zeer dicht opvolgen en dat de verlichting van een complex met zijn klaverbladen en toegangswegen een relatief zware uitgave vertegenwoordigt. Er werd dan ook besloten op de voornaamste autosnelwegen een continue verlichting aan te brengen.

Tegen 1980 kan verwacht worden dat ongeveer 2 000 km autosnelwegen aldus zullen zijn uitgerust, wat een investering van nagenoeg 6 000 000 000 F vertegenwoordigt.

Op het huidige moment zijn 358 km verlicht en na uitvoering van de tot hiertoe in aanbesteding gebrachte werken zal deze lengte tot 720 km zijn opgevoerd. In deze lengten zijn ook deze van de door Intercommunales aangebrachte autosnelwegen begrepen. Alle verlichtingsinstallaties — ook deze van alle intercommunales — worden trouwens door het Bestuur voor Elektriciteit en Electromechanica van het departement van Openbare Werken ontworpen en onder zijn toezicht uitgevoerd.

Uit voorgaande overwegingen volgt dat de totale investering voor het tot 1980 ontworpen openbaar verlichtingsprogramma (tienjarenplan en autowegen), ongeveer 8 400 000 000 F vertegenwoordigt. In 1980 zullen de ermee gepaard gaande verbruiks- en onderhoudskosten 670 000 000 F per jaar bedragen. Deze uitgaven kunnen op het eerste gezicht als bijzonder zwaar voorkomen. Voorzichtige berekeningen tonen echter aan dat de nachtelijke ongevallen die, dank zij genoemde realisaties kunnen vermeden worden, een jaarlijkse besparing van 3 000 000 000 F aan economisch verlies vertegenwoordigen, zodat die hele investering op 3,5 à 4 jaar tijd volledig afgeschreven is. Daarenboven kan met een praktisch mathematische zekerheid worden bewezen dat ze het jaarlijks behoud van 300 mensenvlens zal verzekeren. Het lijkt dus geen twijfel dat ze ten volle verantwoord is.

3. Praatpalen.

Dit jaar werden zowel de kabelinfrastructuur als de apparatuur voor de uitrusting van ongeveer 150 km autoweg in aanbesteding gebracht en ook hier hoopt de Minister dat einde 1973 de praatpalen telkens in gebruik zullen zijn samen met de opstelling van nieuwe autowegen.

Er weze opgemerkt dat het aanbrengen van praatpalen langs bepaalde, ver van bewoonde kommen verwijderde rijkswegen, even noodzakelijk is als op autosnelwegen. Dit probleem wordt momenteel ter studie genomen.

Ten slotte zij er op gewezen dat in de schoot van het Departement van Openbare Werken een « Bijzondere Commissie voor de Verkeersveiligheid » werd gecreëerd en er sinds 1969 werkzaam is. Niet alleen is ze samengesteld uit afgevaardigden van de verschillende verantwoordelijke besturen van het departement, evenals van het Kabinet van Openbare Werken maar ze omvat ook afgevaardigden van de Rijkswacht. Haar hoofdzakelijke doelstellingen zijn :

- een permanent onderzoek van alle mogelijke maatregelen en middelen die de veiligheid van de wegen-infrastructuur en -uitrusting kunnen bevorderen;
- de bepaling van de prioriteiten met het oog op de vastlegging van de jaarlijkse programma's. Hierbij wordt rekening gehouden met alle informaties afkomstig van de plaatselijke diensten van de Rijkswacht en van het departement, evenals met de eventueel door de betrokken gemeenten geleverde inlichtingen.

Deze commissie vergadert gemiddeld eenmaal om de 6 weken en het mag gezegd worden dat er in haar schoot nuttig werk wordt gepresteerd.

selon le cas. Cela s'explique aisément, si l'on considère que, sur les autoroutes belges, les complexes d'accès se succèdent à courte distance et que l'éclairage d'un complexe, avec sa feuille de trèfle et ses voies d'accès, représente une dépense relativement élevée. Il fut, dès lors, décidé d'établir un éclairage continu sur les principales autoroutes.

Pour 1980, on peut s'attendre à ce qu'environ 2 000 km d'autoroutes soient équipées de la sorte, ce qui représente un investissement d'environ 6 000 000 000 F.

À l'heure actuelle, l'éclairage de 358 km est achevé et à la fin des travaux mis en adjudication jusqu'ici cette longueur sera portée à 720 km. Dans ces longueurs sont comprises celles des autoroutes établies par les intercommunales. Toutes les installations d'éclairage, y compris celles des diverses intercommunales, sont d'ailleurs conçues par l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique du département des Travaux publics et sont également exécutées sous sa conduite.

Des considérations qui précèdent, il ressort que l'investissement total pour le programme d'éclairage public jusqu'à 1980 (plan décennal et autoroutes) représente environ 8 400 000 000 F. En 1980, les frais de consommation et d'entretien correspondants s'élèveront à 670 000 000 F par an. Ces dépenses peuvent, à première vue, paraître très élevées. Des calculs prudents ont cependant démontré que les accidents nocturnes pouvant être évités grâce à ces réalisations amènent une réduction annuelle de 3 000 000 000 F en pertes économiques. Tout l'investissement est, dès lors, amorti en 3,5 à 4 années. En outre, il peut être démontré, avec une certitude quasi-mathématique, qu'il permettra d'épargner environ 300 vies humaines par an. Aucun doute donc qu'il ne soit pleinement justifié.

3. Téléphones de secours.

Cette année ont été mis en adjudication l'infrastructure en câbles et l'appareillage pour l'équipement d'environ 150 km d'autoroutes. Ici aussi, il est permis d'espérer qu'à la fin de 1973 les téléphones d'appel pourront chaque fois être mis en service en même temps que les nouvelles autoroutes.

A remarquer que l'établissement de téléphones de secours le long de certaines routes nationales situées loin d'agglomérations bâties est aussi nécessaire que le long des autoroutes. Ce problème est actuellement à l'étude.

Enfin, il convient de signaler qu'au département des Travaux publics, une « Commission Spéciale pour la Sécurité routière » a été créée et fonctionne depuis le début de 1969. Elle ne se compose pas seulement de délégués des diverses administrations responsables du département, ainsi que de membres du Cabinet des Travaux publics, mais comprend aussi des représentants de la Gendarmerie. Ses objectifs principaux sont :

- une recherche permanente de toutes les mesures et de tous les moyens pouvant contribuer à la sécurité de l'infrastructure routière et de son équipement;
- la détermination des priorités pour l'établissement des programmes annuels. A cet effet, il est tenu compte de toutes les informations provenant des services locaux de la Gendarmerie et du département, ainsi que des renseignements éventuels fournis par les communes intéressées.

Cette commission se réunit en moyenne une fois toutes les six semaines et il est permis d'affirmer qu'elle fournit du bon travail.

STEMMING.

Voor de stemming werd de aandacht van de Commissie gevestigd op een materiële vergissing die voorkomt in « Titel IV — Afzonderlijke sectie » met name in het artikel 600 I.A.

Dit erratum op de wetstabel wordt hierna afgedrukt.

* * *

De artikelen en de gehele begroting werden aangenomen met 11 tegen 7 stemmen.

Ten einde een duidelijk inzicht van de besproken aangelegenheden te bevorderen wordt dat verslag op verzoek van verscheidene leden, aangevuld met een stel kaarten en grondplannen (cfr. omslag).

De Verslaggever,

K. BLANCKAERT.

De Voorzitter,

VOTE.

Avant le vote, l'attention de la Commission a été attirée sur des erreurs matérielles qui se sont glissées dans le « Titre IV — Section particulière », notamment dans l'article 600 I.A.

Cet erratum au tableau de la loi est repris ci-après.

* * *

Les articles et l'ensemble du budget ont été adoptés par 11 voix contre 7.

Afin de faciliter une meilleure compréhension des problèmes discutés, le présent rapport a été complété, à la demande de plusieurs membres par une série de cartes et de plans (voir l'enveloppe).

Le Rapporteur,

Le Président,

M. BODE.

ERRATUM.

—

Titel IV. — Afzonderlijke sectie.

Hoofdstuk I. — *Fondsen voornamelijk gestijfd door begrotingskredieten.*

Artikel 600.I.A. — Fonds voor de economische expansie en de regionale reconversie, enz.

Uitgaven :

— patrimoniale : lezen : 1 369 000 in de plaats van 1 049 000.

ERRATUM.

—

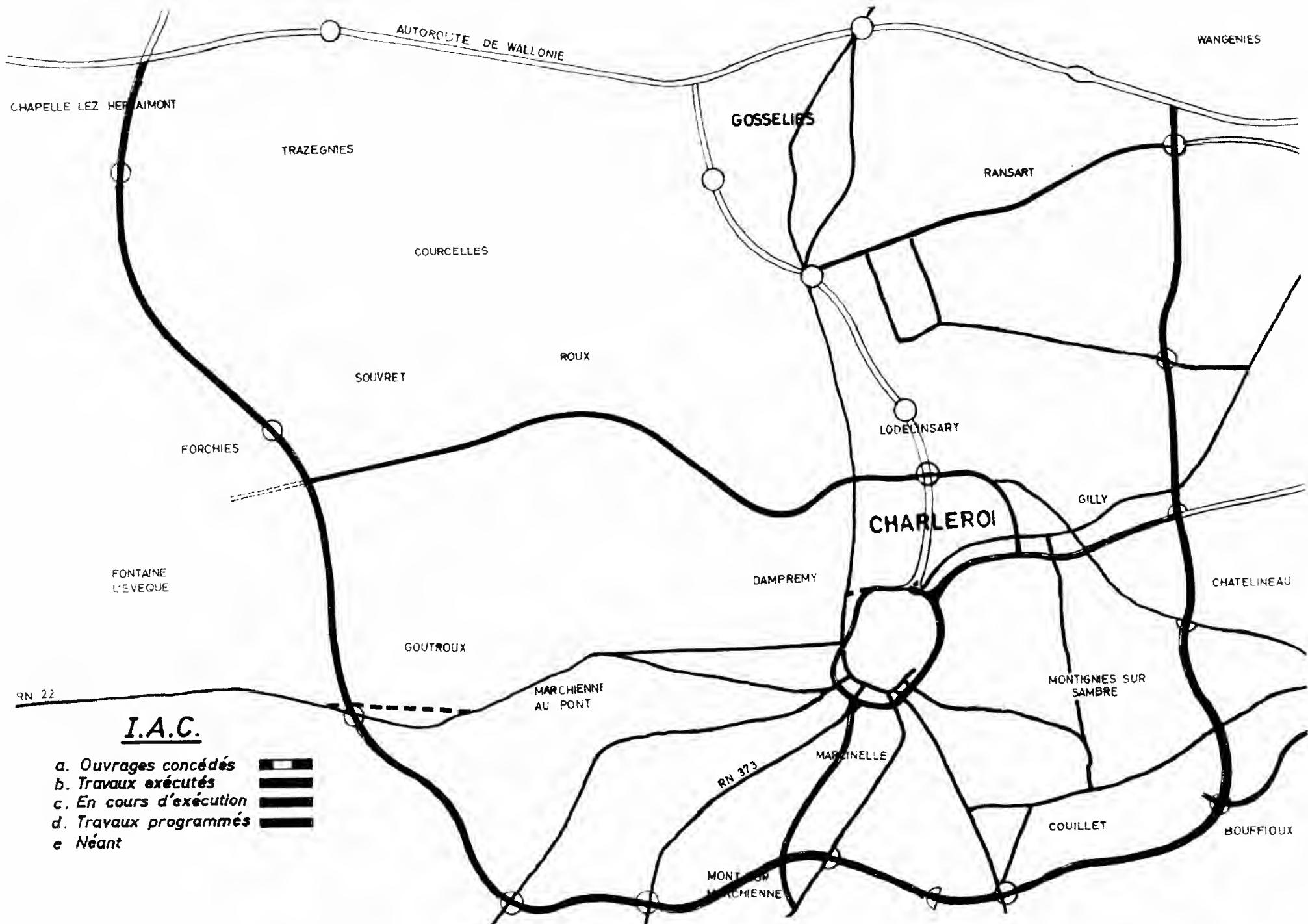
Titre IV. — Section particulière.

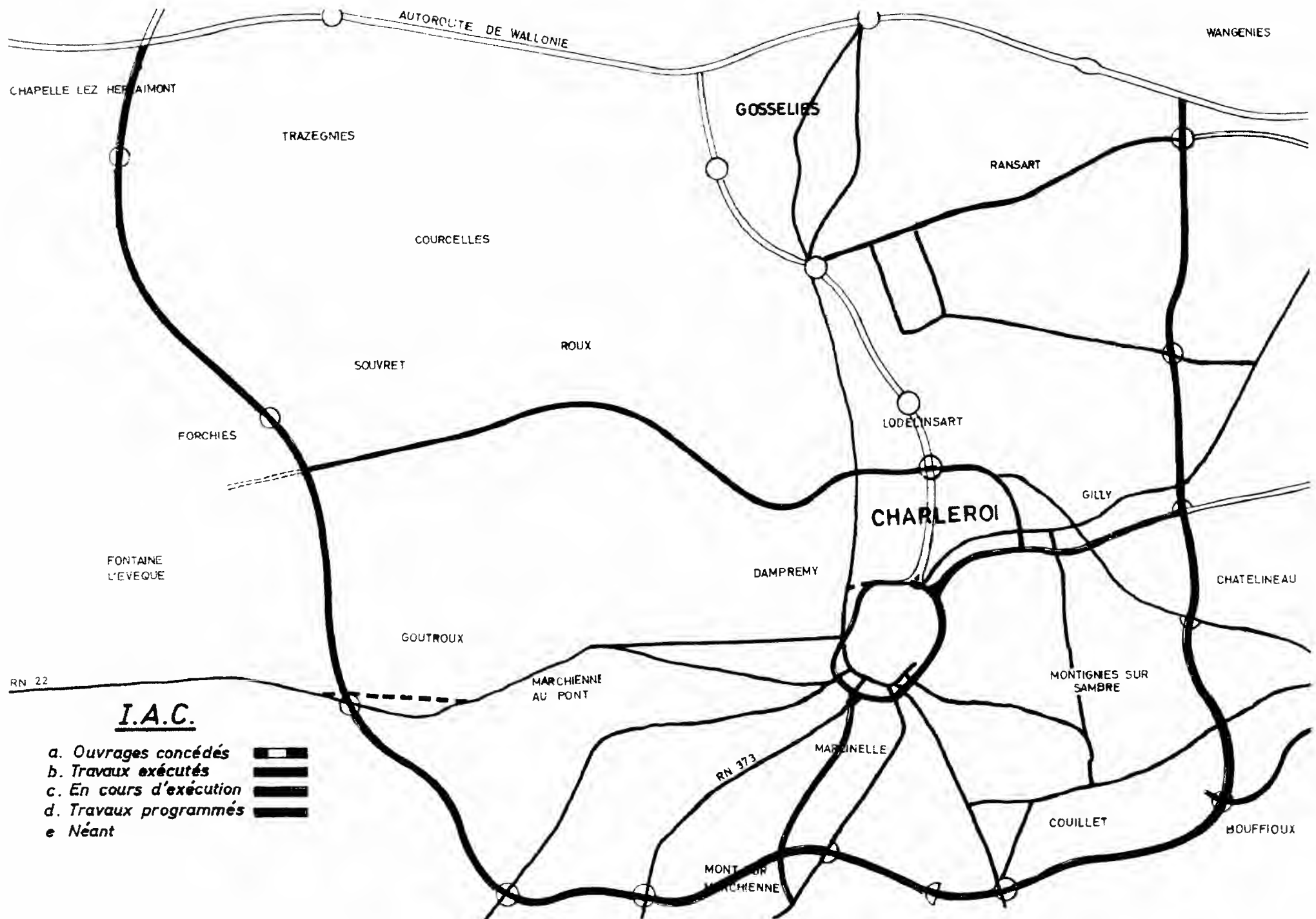
Chapitre I. — *Fonds alimentés principalement par des crédits budgétaires.*

Article 600.I.A. — Fonds d'expansion économique et de reconversion régionale, etc.

Dépenses :

— patrimoniales : lire 1 369 000 au lieu de 1 049 000.





INTERCOMMUNALE VERENIGING VOOR DE AUTOWEGEN VAN WEST-VLAANDEREN

SOCIETE INTERCOMMUNALE DES AUTOROUTES DE FLANDRE OCCIDENTALE

TOEGESTANE KONCESSIES

A9

CONCESSIONS ACCORDEES

A11

A71

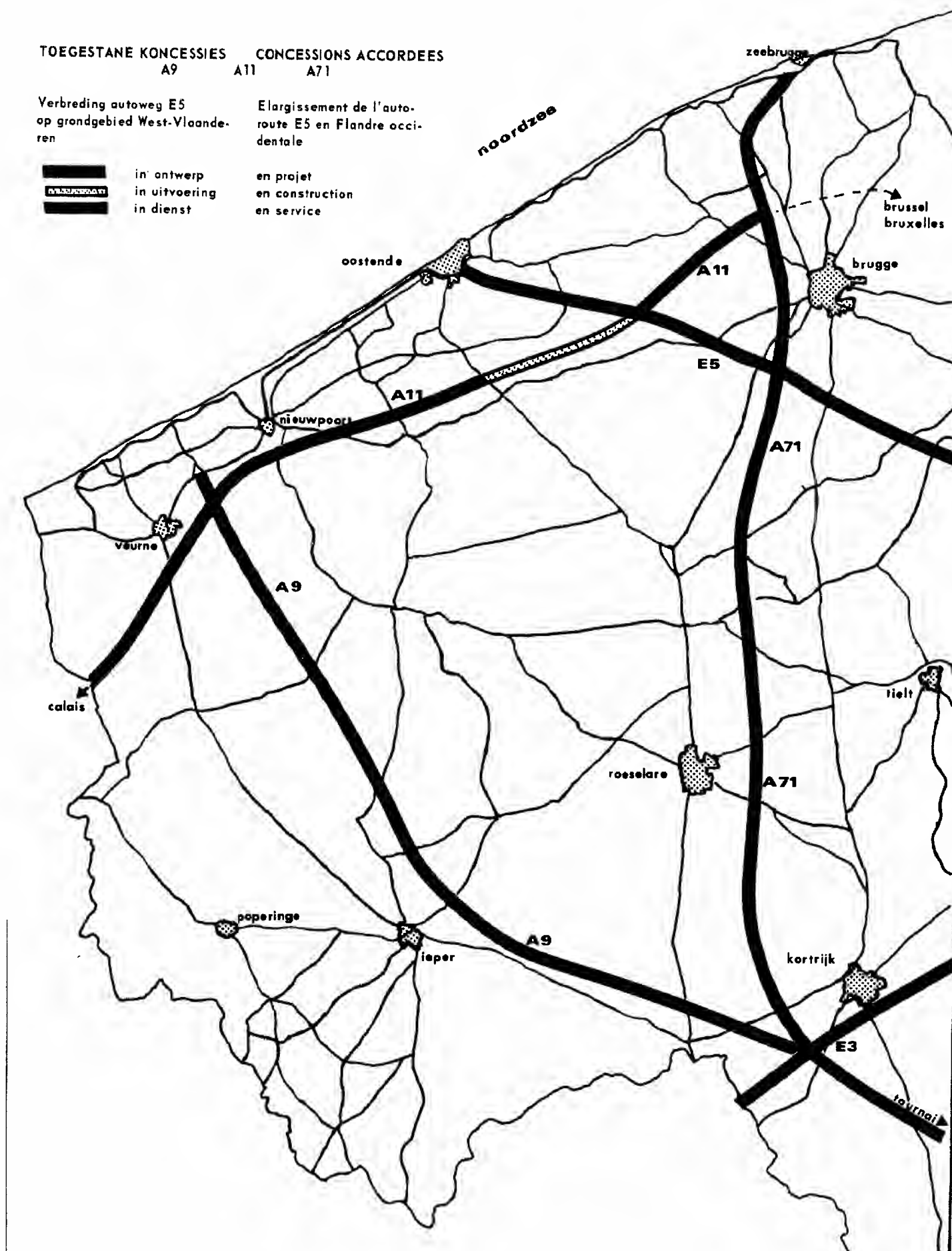
Verbreiding autoweg E5
op grondgebied West-Vlaande-
ren

Elargissement de l'auto-
route E5 en Flandre occi-
dentale



in ontwerp
in uitvoering
in dienst

en projet
en construction
en service



INTERKOMMUNALE E 39 INTERCOMMUNALE E 39

AUTOSNELWEG E 39

VAK : LUMMEN - BOORSEM

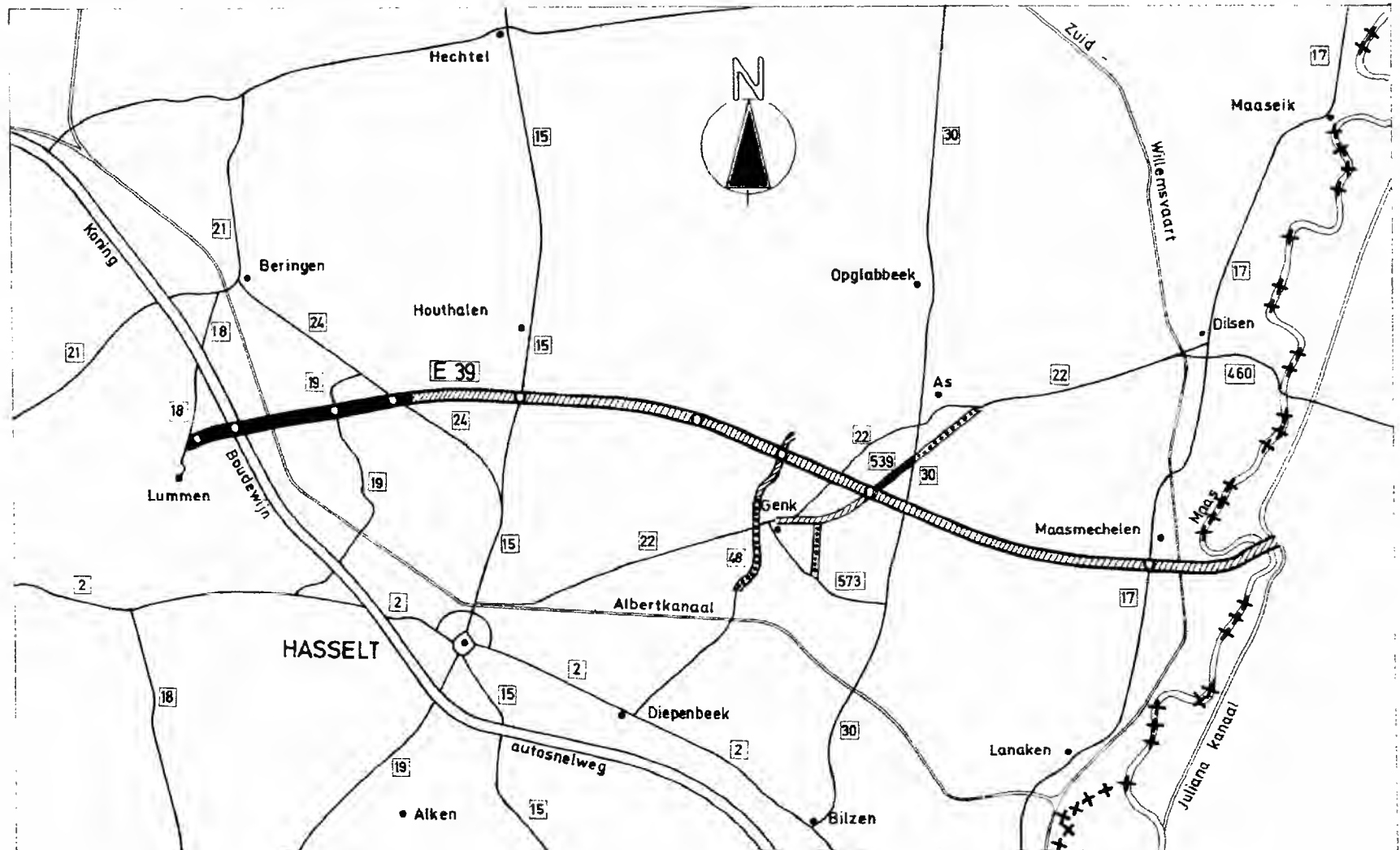
AUTOROUTE E 39

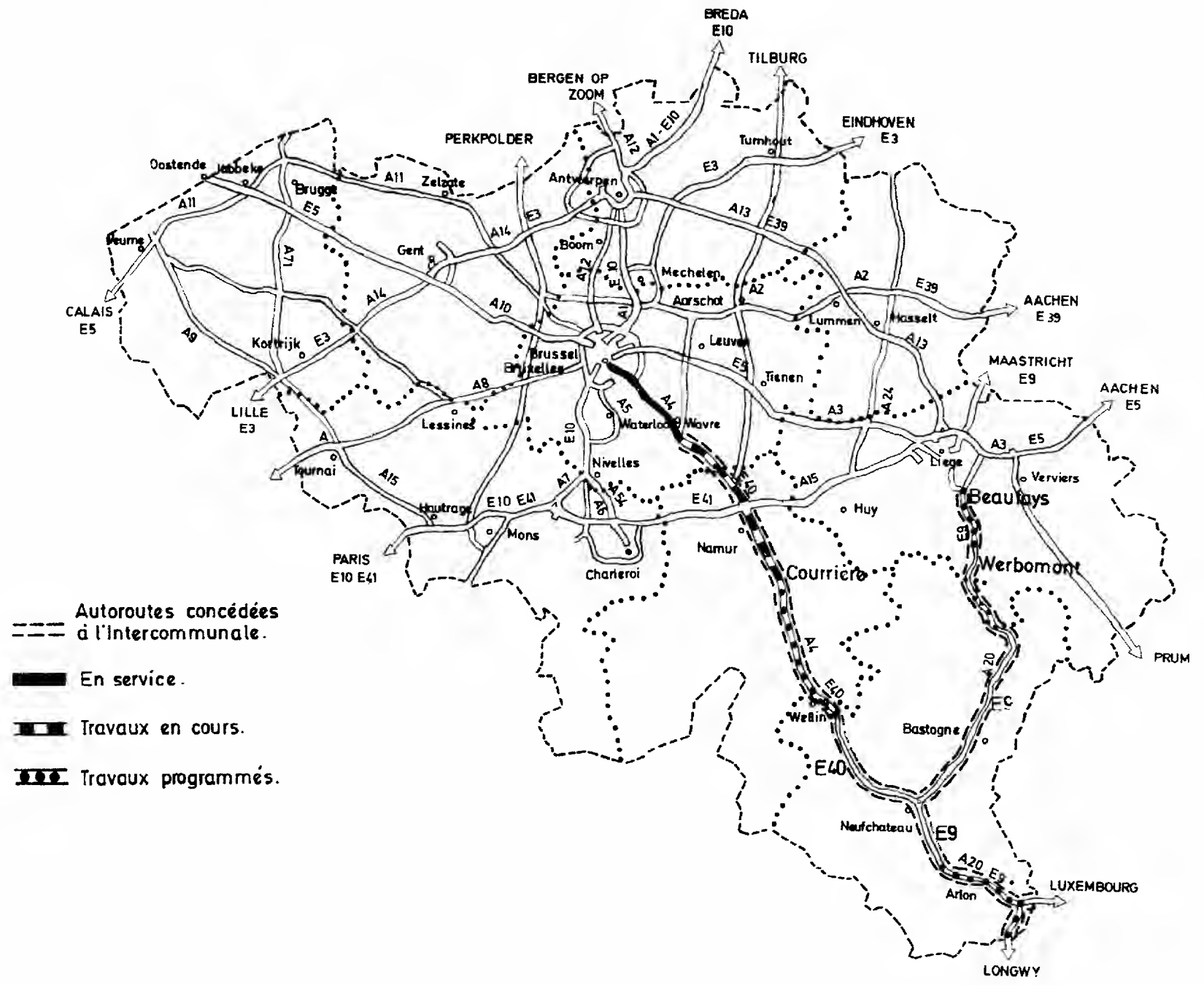
SECTION: LUMMEN - BOORSEM

en service
en construction
en project

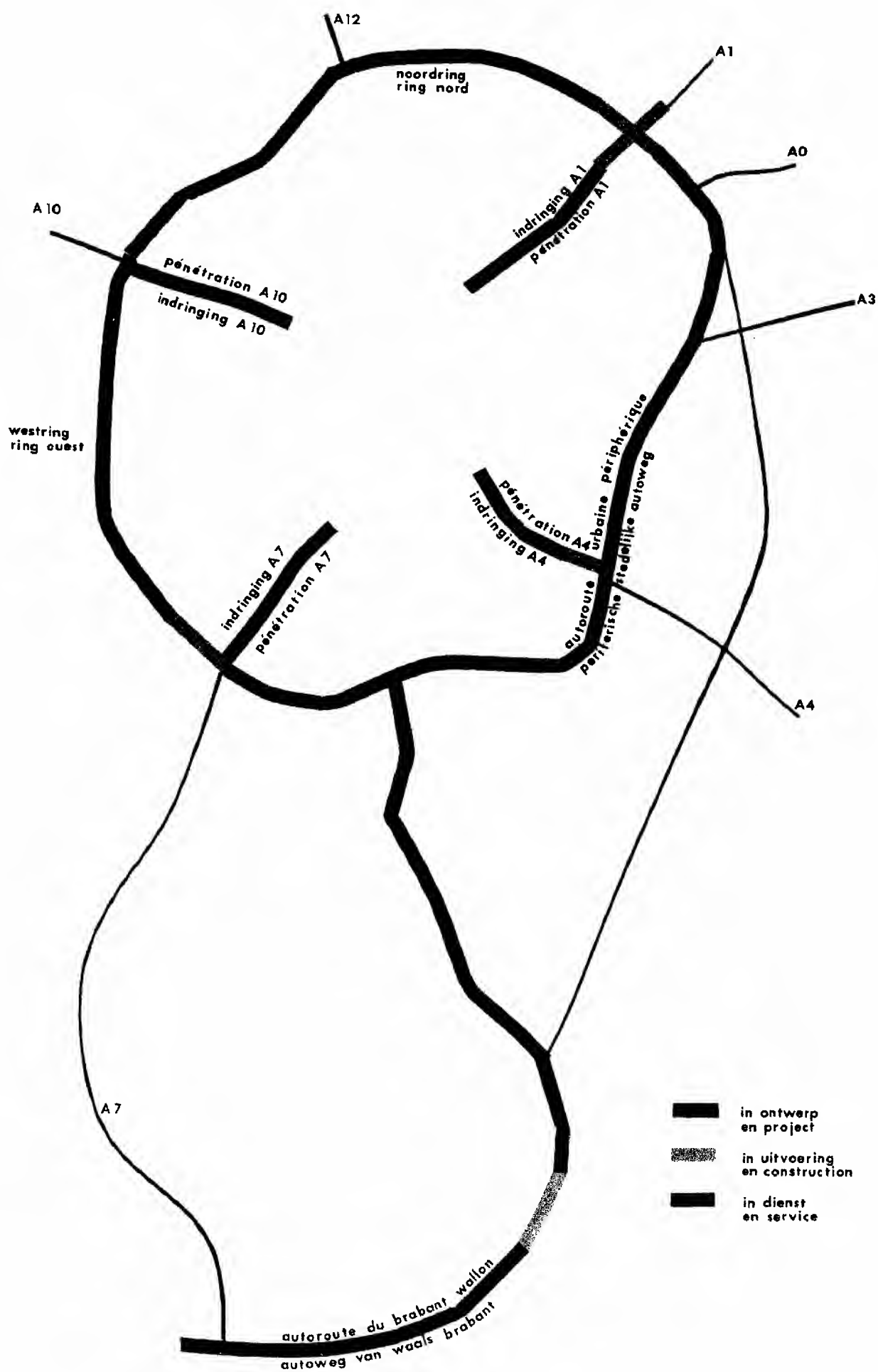
LEGENDE

in dienst
in uitvoering
in ontwerp



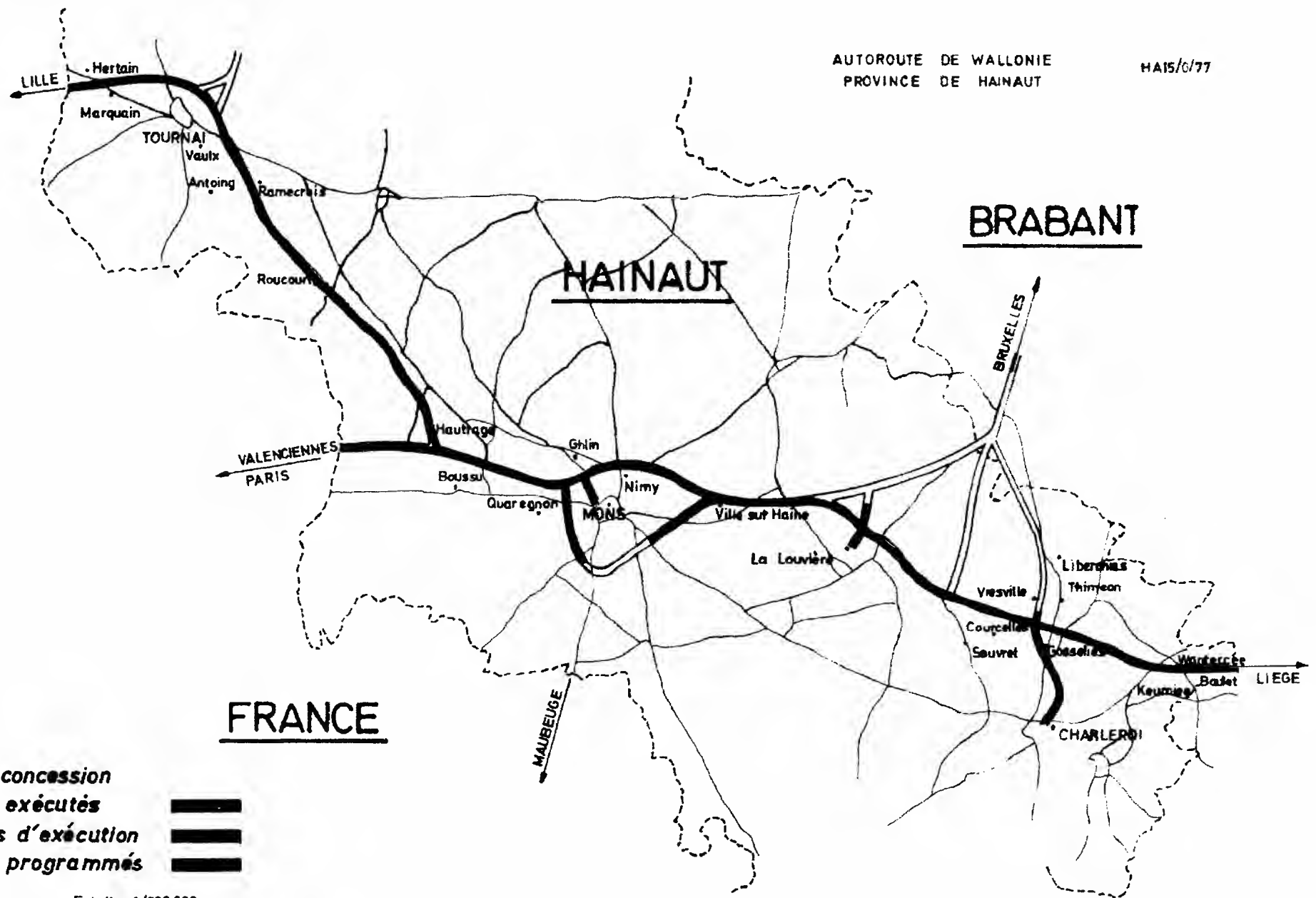


SCHEMA GENERAL DES ITINERAIRES A TRAITER PAR L'INTERCOMMUNALE BI

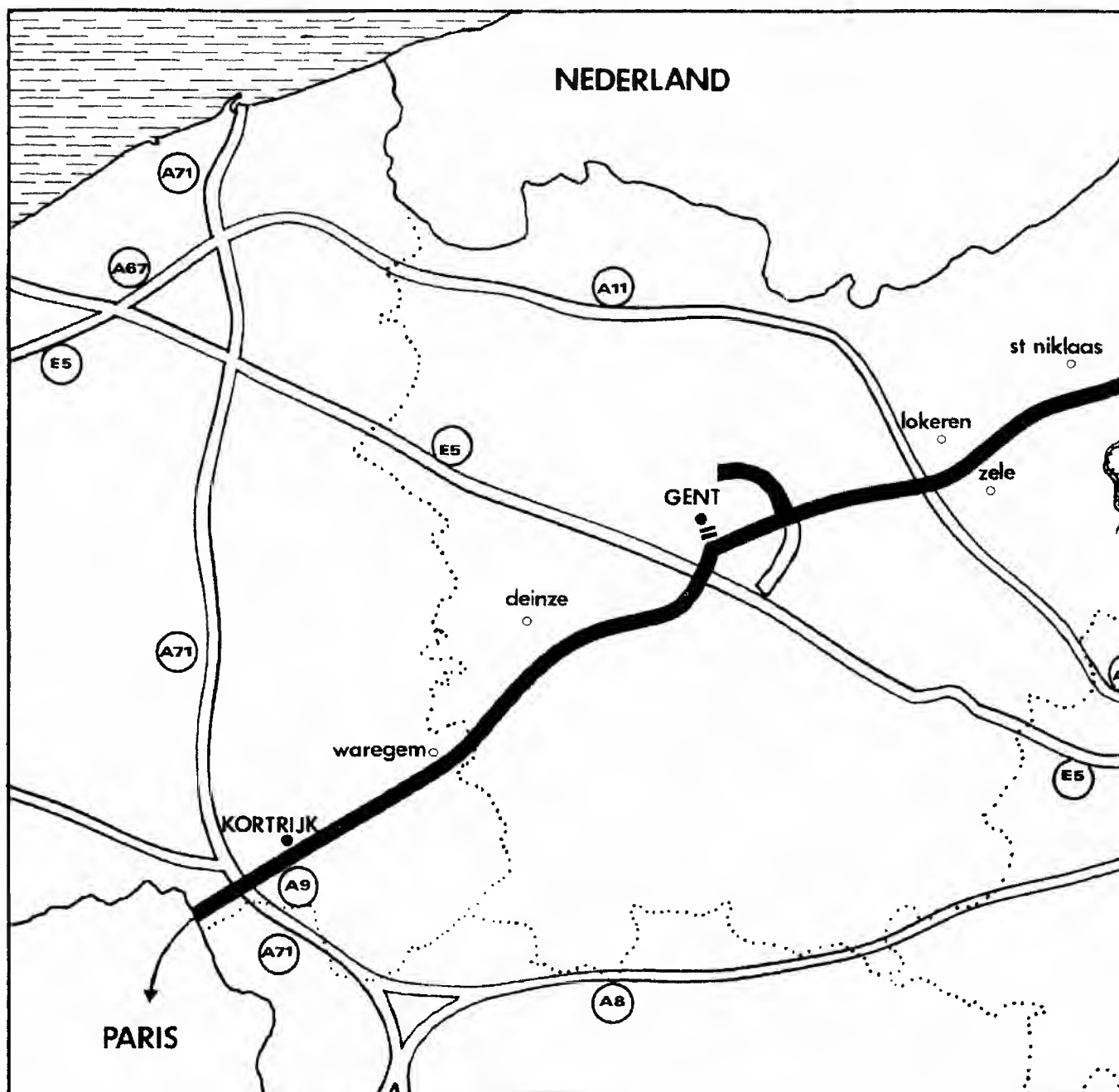


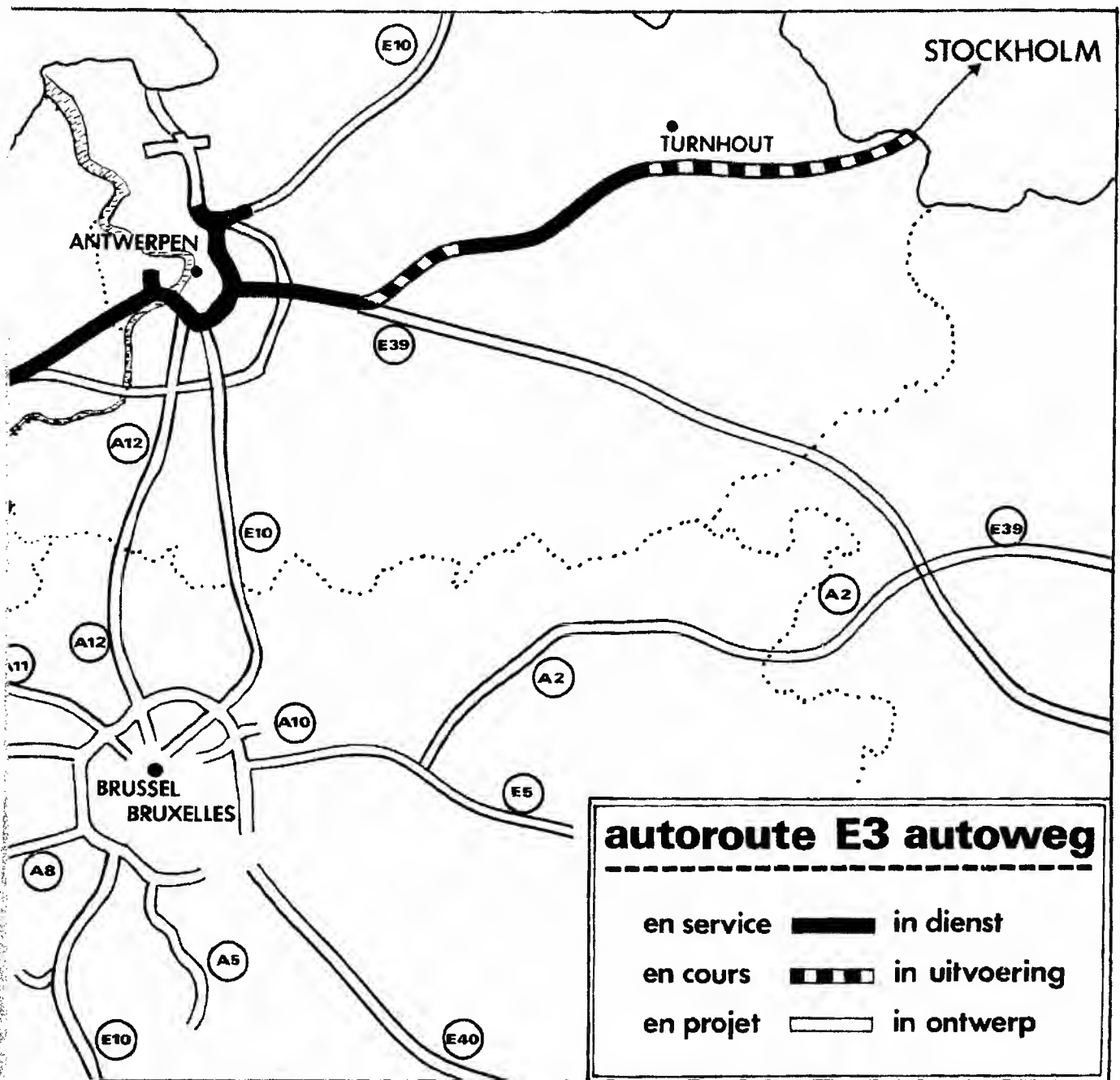
AUTOROUTE DE WALLONIE
PROVINCE DE HAINAUT

HA15/c/77



Echelle : 1/300.000



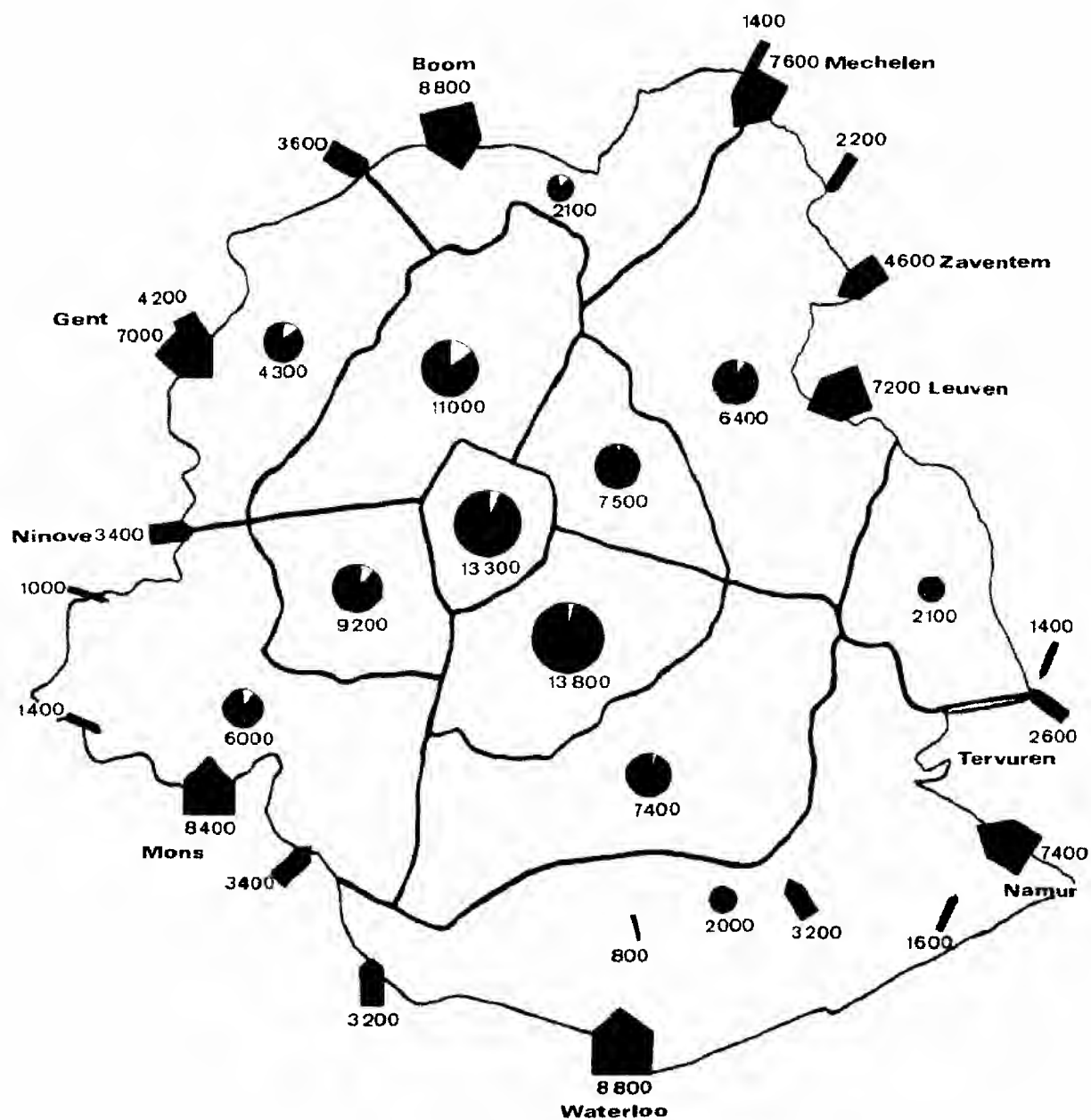


BRUSSELSE AGGLOMERATIE

INDRINGINGSVERKEER 1965

TRAFIC ENREGISTRE SUR LES VOIES DE PENETRATION

EN 1965



LEGENDE

Voertuigen (bestemmingszone)

Zware voertuigen

Voertuigen (invalsweg)



Destination des véhicules



Promotion de poids lourds



Nombre de véhicules sur les voies de pénétration

BRUSSELSE AGGLOMERATIE

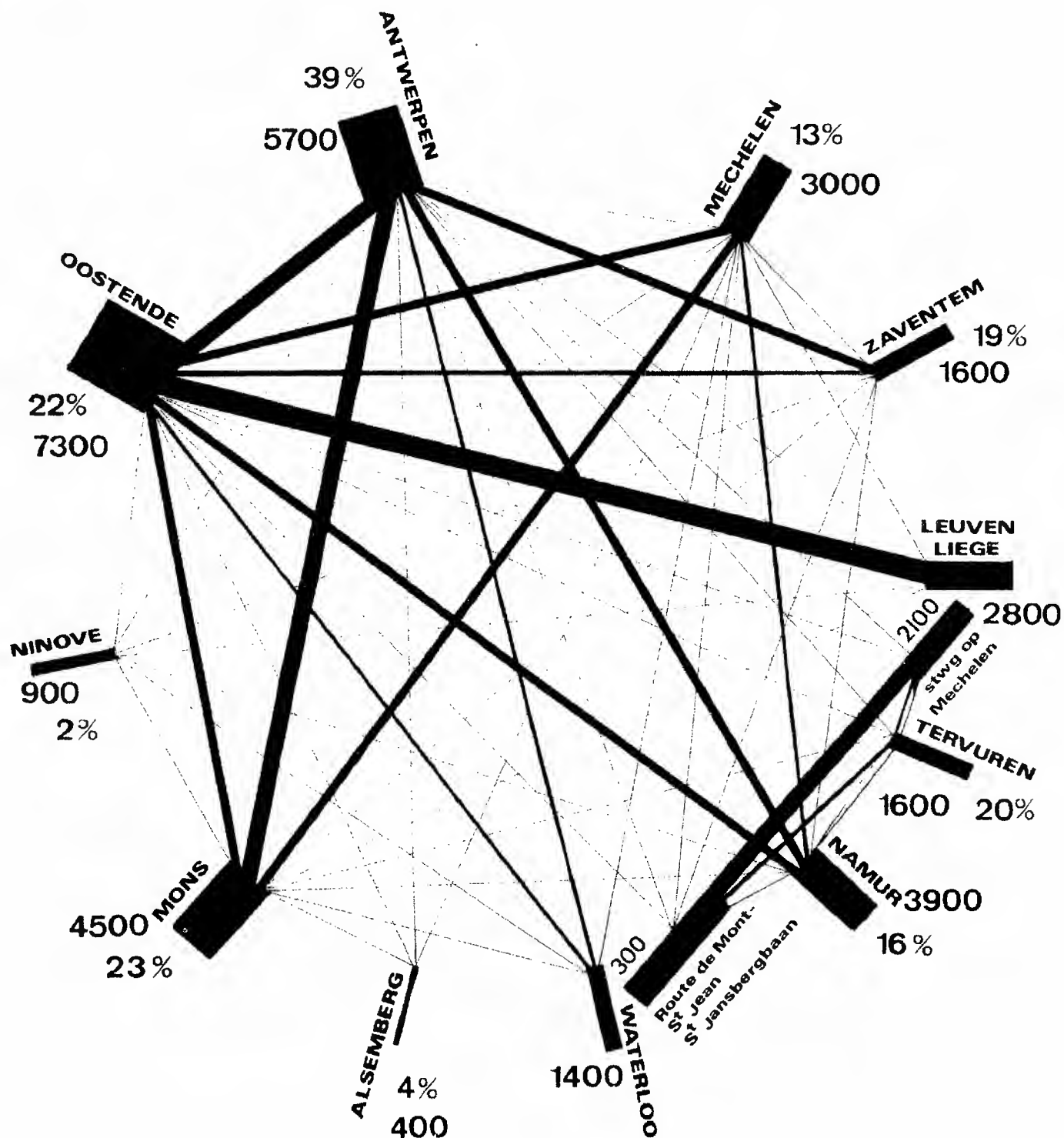
TRANSITOVERKEER 1965

%:
 trafic de transit
 doorgaand
 totaal
 verkeer
 verkeer
 total

AGGLOMERATION BRUXELLOISE

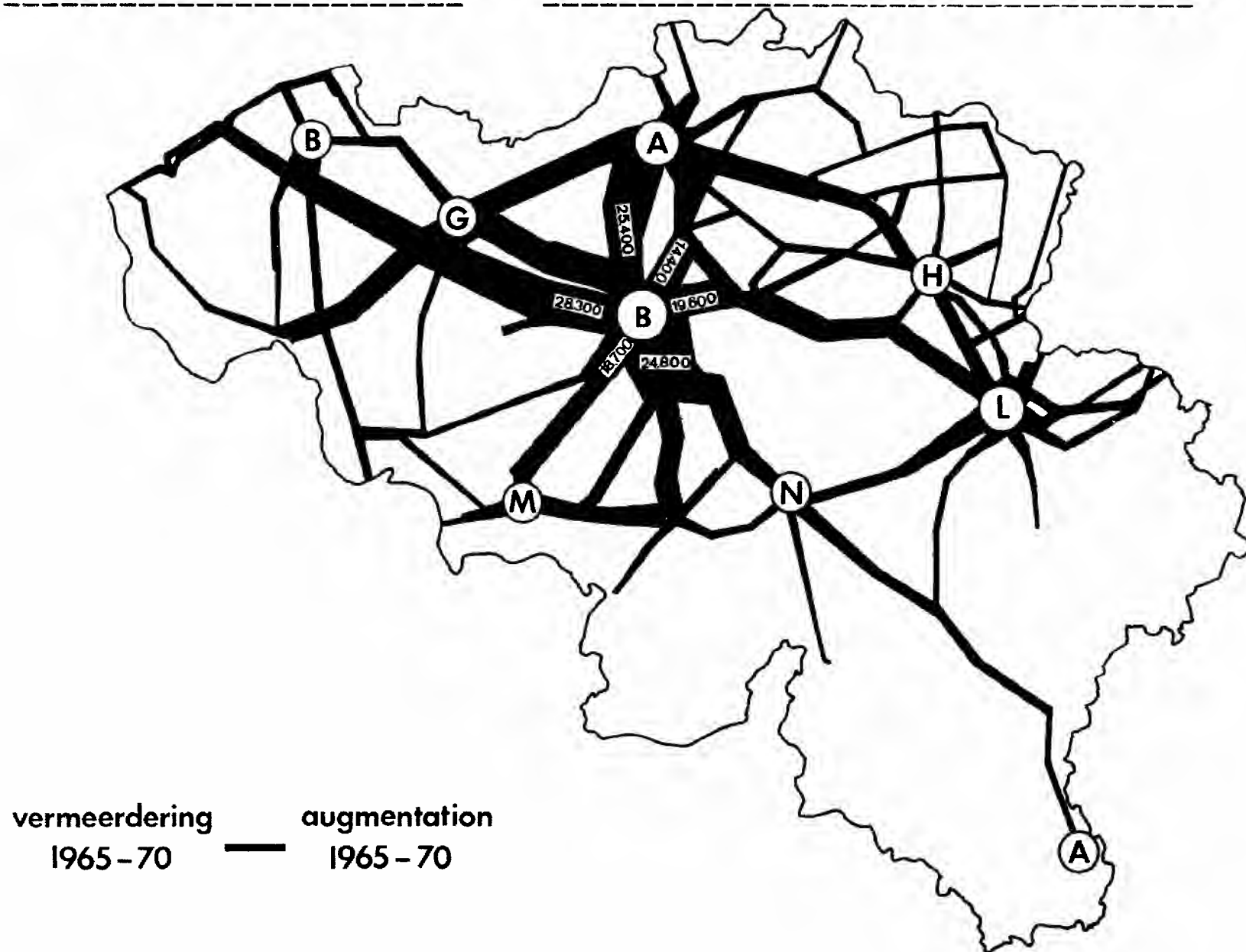
TRAFIC DE TRANSIT EN 1965

■ : 1000



BRUSSEL — BRUXELLES

wegverkeer in 1965 - circulation routière en 1965



1971-72

n° 4 - XVI (1971 - 1972) - Nr 2 (bijlagen)(annexes)

Begroting van het ministerie van openbare werken
voor het begrotingsjaar 1972

-

Verslag
Namens de commissie voor openbare werken
uitgebracht door de heer BLANCKAERT

Bijlagen

Budget du ministère des travaux publics
pour l'année budgétaire 1972

-

Rapport
Fait au nom de la commission des travaux public
par M. Blankaert

Annexes

4 plans
zie 35 mm film