

Chambre des Représentants

SESSION 1956-1957.

8 MAI 1957

PROPOSITION DE LOI

instituant un « Fonds National (1955-1969) » destiné à assurer la sécurité et la protection des piétons et des usagers des transports en commun par la construction et l'aménagement d'ouvrages et dispositifs spéciaux.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS.

Dans le rapport 306 du 13 juin 1955 sur le projet de loi instituant un Fonds des Routes (1955-1969), M. Toubeau rappela très judicieusement les principes ci-après :

« Le développement incessant de la circulation automobile a pour conséquence de créer une insuffisance chronique de notre réseau routier.

» Cette insuffisance est particulièrement constatée aujourd'hui; elle appelle une action rigoureuse.

» La nécessité d'un Fonds des Routes a été suffisamment démontrée dans le passé et notamment dans les documents parlementaires relatifs au Fonds de 1952 comme par les travaux des Commissions et les débats publics qui ont précédé le vote de la loi du 11 juillet 1952.

» Le programme des travaux que l'Administration se propose de réaliser est résumé comme suit :

» La construction du réseau d'autoroutes tel qu'il est prévu dans la loi du 11 juillet 1952 et dans la déclaration sur la construction des grandes routes de trafic international signée à Genève le 16 septembre 1950.

» La normalisation complète des routes du réseau primaire.

» La modernisation des routes du réseau secondaire.

» L'aménagement des artères d'intérêt général dans et autour des grandes agglomérations du pays... »

* * *

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1956-1957.

8 MEI 1957

WETSVOORSTEL

tot oprichting van een « Nationaal Fonds (1955-1969) » ter beveiliging en bescherming van de voetgangers en de gebruikers van de gemeenschappelijke vervoermiddelen door het bouwen en aanleggen van speciale werken en voorzieningen.

TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN.

In het verslag 306 van 13 juni 1955 over het wetsontwerp tot instelling van een Wegenfonds (1955-1969) bracht de heer Toubeau, zeer gepast, volgende principes in herinnering :

« De gestadige toeneming van het autoverkeer is er oorzaak van, dat ons wegennet voortdurend in gebreke is.

» Die gebrekkigheid wordt vooral nu duidelijk gevoeld en vergt dan ook dat een krachtige inspanning zou worden gedaan ».

» De noodzakelijkheid van een Wegenfonds werd in het verleden genoeg aangetoond, o.m. in de parlementaire stukken betreffende het Fonds van 1952 alsmede tijdens de werkzaamheden van de commissies in de loop van de openbare debatten die aan de goedkeuring van de wet van 11 juli 1952 voorafgingen.

» Het programma der werken die het bestuur wenst uit te voeren wordt als volgt samengevat :

» De aanleg van een net van autosnelwegen, zoals het omschreven is in de wet van 11 juli 1952 en in de Verklaring nopens de aanleg van grote internationale verkeerswegen, op 16 september 1950 te Genève ondertekend.

» De volledige normalisatie der wegen van het primair net.

» De modernisering der wegen van het secundair net.

» De geschiktmaking van de verkeeraders van algemeen belang in en rond de verschillende grote agglomeraties van het land... »

* * *

Le rapporteur M. Toubeau rappela ensuite que, déjà fin 1954, le nombre de véhicules à moteur recensés s'élevait à plus de 800.000 et soulignait la croissance du nombre de tués sur place et d'accidents de roulage allant de 24.807 en 1935 à 101.810 en 1953.

Que sont-ils actuellement ?

Quelque 950.000 à 1 million d'autos, motocyclettes, scooters et vélomoteurs.

Quant aux accidents de la route, il suffit, d'une part, de jeter un coup d'œil dans les journaux quotidiens pour se rendre compte du nombre effrayant de piétons accidentés ou tués, et, d'autre part, du bilan hebdomadaire des accidents de la route :

8 à 10 morts,
70 à 80 blessés graves !

Nombre d'accidents routiers — tués sur place :

	Piétons
1954	263
1955	226
1956	258

(Il faut y ajouter les décès survenus en cours de traitement); il semble qu'on puisse les évaluer à 20 % du nombre de tués sur place.

L'Institut National de Statistique a révélé en outre (en février 1956) les chiffres suivants :

En 1954 :

Les accidents d'autos provoquent la mort de 13 garçons et de 10 fillettes de 1 à 5 ans,

37 morts chez les garçons, 16 chez les filles entre 5 et 10 ans,

de 10 à 15 ans : 18 garçons et 2 filles,

de 15 à 20 ans : 29 garçons et 11 filles.

Entre 10 et 15 ans les enfants semblent avoir acquis une certaine expérience ou connaissance du danger.

Les récents Congrès de Londres et de Milan ont réuni les plus grands spécialistes du monde en matière de sécurité routière.

Deux clans s'y sont opposés.

Le premier groupe comprend les tenants d'une réglementation plus sévère de la circulation et d'aménagements nouveaux des grandes voies de communications.

L'exemple préconisé est celui de l'effort technique et législatif des États-Unis qui disposent d'un réseau impressionnant d'autostrades mais où la vitesse ne dépasse pas 100 km heure.

Toutefois, l'association automobile américaine, qui tient à jour des statistiques précises, communique des chiffres étonnants :

Depuis 1925, on a dénombré chaque année sur les routes américaines de 20.000 à 40.000 morts dans les accidents d'auto.

Pour la seule année 1955, un million trois cent quatre-vingt-huit mille six cents personnes ont été victimes d'accidents de la circulation; pour 38.300 d'entre elles, ces accidents eurent des suites mortelles.

Verder herinnerde de heer Toubeau eraan dat einde 1954 het aantal motorrijtuigen meer dan 800.000 bedroeg en wees hij op de toeneming van het aantal doden ter plaatse en van het aantal verkeersongevallen dat van 24.807, in 1935, gestegen is tot 101.810, in 1953.

Hoeveel zijn er nu ?

Thans zijn er 950.000 à 1 miljoen motorrijtuigen, motorrijwielen, scooters en bromfietsen.

Wat de verkeersongevallen betreft, volstaat het de dagbladen te lezen om te vernemen hoe verschrikkelijk veel voetgangers gedood en gekwetst worden en welke de wekelijkse balans is van de verkeersongevallen :

8 à 10 doden,
70 à 80 ernstig gekwetsten !

Aantal verkeersongevallen — gedood ter plaatse :

	Voetgangers
1954	263
1955	226
1956	258

(Daarbij komen nog de personen die achteraf overlijden); het schijnt dat hun aantal kan geraamd worden op 20 % van het aantal doden ter plaatse.

Het Nationaal Instituut voor de Statistiek heeft in februari 1956 volgende cijfers bekendgemaakt :

In 1954 :

Veroorzaakten de auto-ongevallen de dood van :

13 jongens en 10 meisjes tussen 1 en 5 jaar,

37 jongens en 16 meisjes tussen 5 en 10 jaar,

18 jongens en 2 meisjes tussen 10 en 15 jaar,

29 jongens en 11 meisjes tussen 15 en 20 jaar.

Tussen 10 en 15 jaar hebben de kinderen een zekere ondervinding en kennis van het gevaar.

De meest bekende specialisten op het gebied van de verkeersveiligheid kwamen onlangs in congres te Londen en te Milaan bijeen.

Twee groepen stonden tegenover elkaar.

De eerste groep was voorstander van een strengere reglementering van het verkeer en van nieuwe voorzieningen voor de grote verkeerswegen.

Als voorbeeld werd de inspanning geciteerd die op wetgevend en technisch gebied werd gedaan door de Verenigde Staten die over een indrukwekkend net van auto-snelwegen beschikken waar de snelheid evenwel beperkt is tot 100 km per uur.

De Amerikaanse automobiilvereniging, die nauwkeurige statistieken bijhoudt, heeft nochtans verbazende cijfers gepubliceerd :

Sinds 1925 telde men elk jaar tussen 20.000 en 40.000 doden ten gevolge van auto-ongevallen.

Alleen al tijdens het jaar 1955, werden één miljoen driehonderd achtentachtig duizend personen in verkeersongevallen betrokken; 38.300 onder hen lieten daarbij het leven.

Ces chiffres sont élevés, même si l'on tient compte des soixante-deux millions de véhicules *de tous genres* immatriculés aux Etats-Unis.

Donc, en applaudissant à l'amélioration des réseaux routiers, à la sécurité d'une législation efficace, les éléments qui précèdent comme ceux qui suivent, montreront l'urgence et l'opportunité de la présente proposition de loi.

* * *

Le Fonds des Routes fut voté *unanimentement* à la Commission des Travaux Publics, que l'auteur de la présente proposition de loi a l'honneur de présider depuis onze ans, puis aussi unanimement à la Chambre des Représentants.

Pour mémoire, les 30 milliards du Fonds sont répartis comme suit :

18 milliards (60 %) pour le réseau d'autoroutes,
7 milliards (23 %) pour la modernisation des routes de l'Etat,
5 milliards (17 %) répartis sur 10 ans pour la modernisation des routes à reprendre aux Provinces et aux Communes.

Dans son discours au Sénat, le 30 janvier 1957, M. le Ministre des Travaux Publics a souligné l'effort déjà considérable et les dépenses de 3 milliards 400 millions consacrés au Fonds des Routes par le Gouvernement actuel.

Certes, j'imagine qu'il n'est point un de nos compatriotes qui ne s'enorgueillit des travaux routiers que l'on exécute en Belgique. Chacun, sans aucun doute, rend hommage aux ingénieurs, techniciens, entrepreneurs, travailleurs de toutes catégories qui dotent aujourd'hui la nation d'un réseau routier urbain ou rural peut-être comparable aux meilleurs parmi ceux existant à l'étranger.

Mais si les réseaux routiers ruraux ou urbains suscitent fierté ou orgueil, subséquemment des appréhensions et divers ordres se sont manifestées et ressurgissent pressantes.

Sur tous les bancs du Conseil Communal de Bruxelles, des avis judicieux et autorisés se sont attachés, depuis le début, à l'examen minutieux des travaux projetés ou en exécution sur le territoire de la Capitale.

Ces études, ces initiatives, la ferme volonté des mandataires communaux de Bruxelles ont abouti au vote unanime de résolutions préconisant de sérieux correctifs aux projets du Département des Travaux Publics.

L'importance et la clairvoyance de ces remarques, ont retenu l'attention du Ministère des Travaux Publics et maintes de ces idées ou propositions furent adoptées par la suite.

Le redressement d'erreurs ou de lacunes graves fut toujours soumis au Conseil Communal de Bruxelles, sans parti pris mais avec le souci du bien commun.

Et cependant, que d'importantes et sérieuses réserves sont encore présentées qui, hélas, s'avèrent parfaitement justifiées, parce que les techniciens du Département Ministériel des Travaux Publics sont vraisemblablement partis d'une conception, à mon sens, trop exclusive et fortement inspirée de facteurs concevables à l'étranger mais point en rapport avec la topographie, les courants et nœuds de circulation des autos et transports en commun, les transpositions inévitables de quartiers d'affaires et commerciaux, le trafic de transit et de pénétration, etc., que connaissent le développement et l'évolution, voire les importants déplacements

Deze cijfers zijn hoog, ook wanneer men bedenkt dat in de Verenigde Staten twee en zestig miljoen voertuigen *van alle slag* in gebruik zijn.

Hoezeer men ook de verbetering van het wegnennet en de zekerheid van een doeltreffende wetgeving toejuicht, des te meer tonen de gegevens die hierboven voorkomen als deze die volgen, aan hoe dringend en wenselijk dit wetsvoorstel is.

* * *

Het wetsontwerp betreffende het Wegenfonds werd *eenparig* aangenomen in de Commissie voor de Openbare Werken waarvan de indiener van dit wetsvoorstel sedert elf jaar voorzitter is, en daarna eveneens eenparig goedgekeurd door de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

Wij herinneren er aan dat de 30 miljard van het Fonds verdeeld zijn als volgt :

18 miljard (60 %) voor het net der autosnelwegen,
7 miljard (23 %) voor de modernisering van de rijks-wegen,
5 miljard (17 %) verdeeld over 10 jaar, voor de modernisering van de provincies en van de gemeenten over te nemen wegen.

In de rede die hij op 30 januari 1957 in de Senaat uitsprak, wees de Minister van Openbare Werken op de reeds zware inspanning die de huidige regering heeft gedaan en op de uitgaven van 3 miljard 400 miljoen die zij voor het Wegenfonds heeft besteed.

Nu weet ik wel dat er onder onze landgenoten niemand is die niet trots is op de wegenwerken die thans in België worden uitgevoerd. Iedereen brengt ongetwijfeld hulde aan de ingenieurs, technici, aannemers en arbeiders van alle slag die aan ons land, in de steden en op het platteland, een wegnennet bouwen dat de vergelijking met de beste buitenlandse prestaties kan doorstaan.

Al zijn wij trots op onze wegnennetten in de steden en op het platteland, toch wekken deze anderzijds meer en meer bezorgdheid.

Op alle banken van de Gemeenteraad van Brussel zijn terecht gezaghebbende stemmen opgegaan om een nauwkeurig onderzoek te wijden aan de werken die op het grondgebied van de hoofdstad zullen worden uitgevoerd of aan de gang zijn.

Deze studies, deze initiatieven, de vastberadenheid van de gemeentelijke mandatarissen van de stad Brussel leidden tot de eenparige goedkeuring van resoluties, waarin grondige wijzigingen in de ontwerpen van het Departement van Openbare Werken worden aanbevolen.

Deze belangrijke en gegronde opmerkingen hebben de aandacht van het Ministerie van Openbare Werken getrokken, en vele van deze denkbeelden of voorstellen werden achteraf aangenomen.

De verbetering van vergissingen, het aanvullen van ernstige leemten werden steeds aan de Gemeenteraad van Brussel voorgelegd zonder vooroordeel maar in het algemeen belang.

En toch maakt men nog steeds veel en ernstig voorbehoud dat, jammer genoeg, ten volle verantwoord is, omdat de technici van het Departement van Openbare Werken kennelijk van een opvatting zijn uitgegaan die te eng is en te zeer de stempel draagt van factoren die wel in het buitenland gelden maar in ons land in strijd zijn met de topografie, de verkeersstromingen en -knooppunten van de motorrijtuigen en gemeenschappelijke vervoermiddelen, de onvermijdelijke verschuiving van zaken- en handelswijken, het transit- en penetratieverkeer, en, met betrekking tot de ontwikkeling en uitbreiding van het drukke verkeer dat uit

suburbains qui atteignent notre capitale et d'autres de nos grandes villes et agglomérations industrielles ou touristiques...

Les études de MM. Ricquiez et Mechelynck, dans l'intéressante revue « Route », démontrent d'ailleurs qu'à l'étranger, en Amérique du Nord ou du Sud, comme dans toutes les immenses cités d'Europe, d'Asie, les concentrations formidables de population, les facteurs susmentionnés, déterminent dès à présent des conceptions nouvelles et des remèdes sérieux aux concepts considérés hier encore comme d'inspiration urbanistique indiscutable.

Me référant alors à la page 4 de la publication « Bruxelles, carrefour de l'Occident », éditée par le Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction sous la responsabilité du Ministre même, je livre à mes collègues ces passages typiques :

« Certains ont proposé de supprimer toute circulation routière au cœur de l'agglomération et, parallèlement, d'y développer des moyens de transport en commun ultra modernes.

» On refoulerait donc à la périphérie les véhicules particuliers, on les parquerait systématiquement et l'on imposerait aux automobilistes, désireux de se rendre au centre de la cité, de recourir aux transports en commun.

» Une telle solution n'est pas acceptable, mentionne la publication.

» Bruxelles, carrefour de l'Occident ».

* * *

Présenter semblablement une thèse adverse est injuste parce que trop tendancieuse.

Négligeons donc présentement cet aspect d'une controverse.

Epinglons plutôt la thèse excessivement partisane du Département.

Nous copions textuellement :

« Une telle conception (celle qui précède immédiatement » N. du R.) n'est pas acceptable. »

Et le Département sans autre forme, nous dit pourquoi et conclut ainsi :

« Une telle solution n'est pas acceptable.

» Elle est tout d'abord en opposition avec la tendance individualiste, si prononcée en notre pays, qui donne la préférence au mode de locomotion individuelle, et ce pour de multiples raisons : attrait psychologique de la voiture privée, rapidité et coût modique de transport, confort, isolement, liberté; transport sans rupture de porte à porte, maniabilité des colis et bagages, etc... »

J'ai souligné intentionnellement les parties de cette singulière réplique.

Je laisse à chacun le soin d'apprécier cette effarante pétition de principe.

* * *

de buitenwijken naar onze hoofdstad en naar andere grote steden en nijverheids- en toeristische agglomeraties toestroomt.

Uit de studies van de heren Ricquiez en Mechelynck, verschenen in het interessante tijdschrift « Route », blijkt trouwens dat in het buitenland, in Noord- en Zuid-Amerika, alsmede in alle Europese en Aziatische grootsteden, de ontzaglijke bevolkingsconcentraties en de hierboven bedoelde factoren nu reeds aanleiding geven tot nieuwe ideeën en grondige wijzigingen teweegbrengen in opvattingen die onlangs nog als onbetwistbare stedenbouwkundige regelen werden beschouwd.

Met verwijzing naar bladzijde 4 van de brochure « Brussel, kruispunt van het Westen » die door het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw onder de verantwoordelijkheid van de Minister zelf, is uitgegeven, leg ik aan mijn collega's de volgende typische passages voor :

« Sommigen hebben inderdaad voorgesteld in het hart » van de agglomeratie alle autoverkeer te verbieden en » tegelijkertijd ultramoderne middelen voor gemeenschapspeliijk vervoer in te leggen.

» Dit onderstelt dat de particuliere auto's naar het randgebied zouden teruggedrongen worden, dat ze aldaar stelselmatig zouden moeten parkeren en dat de automobilisten die zich naar het hartje van de stad wensen te begeven, van de gemeenschappelijke vervoermiddelen zouden moeten gebruik maken.

» Dergelijke oplossing is onaanvaardbaar » voegt de brochure hieraan toe.

» Brussel, kruispunt van het Westen ».

* * *

Hierbij valt onmiddellijk op te merken dat de tegenstelde thesis eveneens onrechtvaardig, want al te tendentius is.

Vooralsnog laten we dat aspect van de strijdvraag dus best buiten beschouwing.

We zullen liever de uitermate partijdige stelling van het Departement in het licht stellen.

Wij halen letterlijk aan :

« Dergelijke oplossing (nl. de onmiddellijk voorafgaande; Noot van de auteur) is onaanvaardbaar ».

En zonder verdere verklaring legt het Departement ons uit waarom, en besluit als volgt :

« Dergelijke oplossing is onaanvaardbaar.

» Zij is eerst en vooral in strijd met de in ons land zo sterk ontwikkelde individualistische strekking, die de voorkeur geeft aan het persoonlijk vervoermiddel en dit om talrijke redenen : de psychologische aantrekkingskracht welke de particuliere wagen uitoefent, snelheid van het vervoer en geringer reiskosten, confort, afzondering, vrijheid, vervoer zonder onderbreking van huis tot huis. »

Met opzet het ik sommige gedeelten van deze wel zonderlinge bewijsvoering onderstreept.

Ik laat het aan ieder over deze onthutsende « petitio principii » te beoordelen.

* * *

Conséquemment, j'ai compris mieux encore, pourquoi ces grandioses ou spectaculaires travaux n'ont guère tenu ou tiennent si peu compte des transports en commun, leurs recoupements, et négligent par trop le sort du piéton.

Je m'excuse ensuite devoir me citer en reprenant un extrait de mon discours à la Chambre des Représentants, le mercredi 27 mars 1957.

J'ai, en cette occasion, — je tiens particulièrement à le souligner pour éviter toute maligne interprétation, — je rends l'hommage mérité à nos ingénieurs et entrepreneurs, soit pour leur valeur technique, soit pour leur virtuosité dans l'emploi de matériel d'exécution et de production *up to date*.

Il ne convient pas en effet, en cette occurrence tout particulièrement, de verser dans la critique systématique à l'égard d'initiatives hardies, certes ! Celles-ci semblent toutefois tendre à faire trop abstraction. — si pas à faire oublier, — ce gigantesque travail de génie civil de l'O.N.J. qui, dans les limites qui lui furent tracées, par des impératifs intangibles et d'un cadre urbanistique restreint, a coopéré depuis une dizaine d'années notamment, à la transformation du visage de Bruxelles.

Les créations par l'O.N.J. de voies attractives de circulation intense constituent une nouvelle rocade aux abords du Forum, situent la « Nouvelle City » et sa rançon inévitable où se concentrent et s'édifient de vastes complexes et établissements qui attestent fièrement l'expansion privée ou mettent en belle et juste évidence l'économie publique.

* * *

Que disais-je donc, le 27 mars 1957, à la Chambre ?

« Messieurs. Quand le 13 juin 1955, M. Toubeau déposa » son rapport sur le Fonds des Routes, à concurrence de » 30 milliards, nous l'avons unanimement voté et nul de » nous, j'imagine, ne regrette ce vote. Mais je pense qu'en » cette matière encore, il y a une maladresse. Que l'on se » préoccupe et que l'on tâche d'étendre le problème des » autostrades dans la partie rurale, dans la partie extra- » muros des villes, d'accord, mais que l'on crée des auto- » strades dans la partie interne des villes, cela je ne par- » viens pas encore à l'admettre.

« Je m'explique, et ici je réponds une fois encore à » M. Van Cauwelaert, en complétant les objections que » je faisais tout à l'heure à propos de Bruxelles. Faisons, » ensemble, si vous le voulez bien, une courte promenade » aux travaux de Bruxelles.

« On avait donc conçu l'établissement d'un ring autour » de la capitale, et j'y applaudissais d'enthousiasme, parce » que ce ring était conçu suivant moi et suivant d'ailleurs » l'auteur des projets, Hondermarcq, dans le but de dégor- » ger, la circulation périphérique et tout autant le centre » de Bruxelles tout en sériant les nécessités du transit. » Pouvez-vous comprendre que l'on réalise alors une sorte » d'autostrade allant de la Basilique à la Porte Louise ? » Du point de vue économique, je ne le conçois pas, parce » que, d'une part, les usagers de l'automobile circuleront » donc, suivant votre conception, « rapidement » entre la » Basilique ou le plateau de Koekelberg et la porte Louise, » les voies de dégagement donnant lieu, dès à présent, à » certaines et justes objections. Toutefois, grâce au vote, » — « unanime », j'y insiste — du Conseil Communal de » la Capitale, on a déjà pallié de nombreuses objections » et à de nombreuses critiques. Mais je le répète, si un » ring s'explique et se justifie, une autostrade au sein d'une » ville, à mon sens, est une déviation de la conception en

Als gevolg hiervan heb ik nog beter begrepen waarom deze grootse of spectaculaire werken geen of zo bitter weinig rekening houden met het gemeenschappelijk vervoer en zijn snijpunten, en praktisch geen aandacht schenken aan de voetgangers.

Neemt me niet kwalijk dat ik vervolgens mezelf citeer, en een passus aanhaal uit de rede die ik op woensdag 27 maart 1957 heb uitgesproken in de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

Bij die gelegenheid heb ik — ik sta er op dit nadrukkelijk te onderstrepen om elke kwaadwillige interpretatie de pas af te snijden — een verdiende hulde gebracht aan onze ingenieurs en aannemers, aan de enen wegens hun technische bekwaamheid, aan de anderen om de virtuositeit waarmee zij het moderne uitvoerings- en productiematerieel hanteren.

Het past immers niet, speciaal in dit geval, zich te laten verleiden tot systematische kritiek op werkelijk gedurfde initiatieven. Deze laatste vertonen echter een neiging om veel te weinig of zelfs helemaal geen aandacht te schenken aan de reuzeprestatie, van burgerlijke bouwkunde geleverd door het N. B. V. dat, binnen de perken die daartoe door gebiedende eisen en door een begrensde urbanistisch kader waren gesteld, sedert een tiental jaren heeft medegewerkt om het uitzicht van Brussel te veranderen.

De inrichting door het Nationaal Bureau van de Noord-Zuidverbinding van aantrekkelijke wegen voor druk verkeer, vormt een nieuw wegnnet in de omgeving van het Forum, bepaalt de plaats van de « Nieuwe City » en haar onvermijdelijke losprijs waar ruime gebouwenblokken en inrichtingen worden opgetrokken welke getuigen van de private expansie of de openbare economie op prachtige wijze doen uitkomen.

* * *

Wat heb ik dan op 27 maart 1957 in de Kamer gezegd ?

« Mijne Heren. Toen op 13 juni 1955, de heer Toubeau » zijn verslag over het Wegenfonds ten belope van 30 mil- » jard indiende, hebben wij dit eenparig aangenomen en » niemand van ons, meen ik, betreurt die stemming. Maar » ik denk dat op dit gebied nog misverstand heerst. Dat » men er naar streeft het probleem der autosnelwegen op » het platteland, extra-muros van de steden, uit te breiden, » goed, maar dat men autosnelwegen aanlegt in het bin- » gedeelte van de steden, dat kan ik niet aanvaarden.

« Ik verklaar mij nader en antwoord hierbij eens te meer » aan de heer Van Cauwelaert door de opwerpingen aan te » vullen welke ik zoeven in verband met Brussel gemaakt » heb. Laten wij samen, indien U wel wilt, een kort bezoek » brengen aan de werken te Brussel.

« Men had dus het aanleggen van een ring rondom Brus- » sel overwogen en ik juichte dit geestdriftig toe omdat » deze ring volgens mij en volgens de indiener van deze ont- » werpen, Hondermarcq, was opgevat om het peripherisch » verkeer en evenzeer het centrum van Brussel te ontlasten » zonder de doortochtproblemen te verwaarlozen. Kunt » U dan begrijpen dat men een soort autosnelweg aanlegt » van de Basiliek naar de Louizapoort ? Van economisch » standpunt uit begrijp ik dit niet omdat, enerzijds, de auto- » mobilisten, volgens uw opvatting, « snel » zullen rijden » tussen de Basiliek of de Hoogvlakte van Koekelberg en » de Louizapoort, terwijl de zijwegen reeds nu aanleiding » geven tot sommige en juiste bezwaren. Dank zij de — ik » leg er de nadruk op — « eensgezinde » stemming van de » Gemeenteraad der Hoofdstad, heeft men reeds rekening » gehouden met talrijke bezwaren en kritieken. Doch ik her- » haal het, indien het nut van een ring kan worden ver- » klaard en verantwoord, toch is een autosnelweg in volle » stad naar mijn mening een afwijking van de opvattingen

» matière de circulation urbaine. Il y a la psychose de l'auto, mais le piéton et l'usager des transports en commun sont sacrifiés d'une façon innommable, et j'insiste, dans des conditions que je ne parviens ni à concevoir ni à accepter. L'auto est devenue le tyran de la Cité pour l'agglomération bruxelloise. Lorsque l'on annonce qu'à l'occasion de l'Exposition il y aura 60.000 visiteurs par heure qui y seront conduits par tramways et autobus, vous devez vous imaginer quel sera le problème, difficile à résoudre. Je dis piétons sacrifiés. Je le prouve. Les enseignements que je me permets de reproduire ici sont particulièrement intéressants. Vingt-huit à trente-deux pour cent des cas mortels — tués sur le coup. — dans les accidents de la circulation sont pour le piéton, alors que sa part, dans les « circonstances ayant donné lieu aux accidents » n'a été que de 4,3 % en 1955.

» Cela veut dire que le piéton supporte un risque sept fois plus grand que ne comporte sa part dans le nombre d'accidents. Sur 1.000 cas, il y a 30 piétons tués sur place, 274 blessés graves, 3 seulement en sortent indemnes, tous les autres étant blessés. Or, le piéton n'est impliqué en moyenne que dans un accident sur 23 ou 24 cas.

» J'ai tenu à vous produire ces éléments pour vous dire que dans ces conditions, je m'inquiète, dès à présent, du point de savoir ce qu'on fera à certains carrefours aux abords de cet autostade urbain, par exemple au Boulevard Emile Jacqmain, à la Place Rogier, à la Place du Trône, et à la Porte de Namur. Les usagers des tramways sont livrés au même sort malheureux que tous les autres piétons. La circulation de l'auto dans les circuits envisagés sera ultra-rapide, les tramways étant mis en site propre. Comment seront-ils accessibles, sans danger ? Voulez-vous un exemple, Monsieur le Ministre ? A une récente séance du Conseil Communal de Bruxelles, on examinait le problème de la voirie aux abords de la Porte de Hal, où les usagers des tramways et les piétons venus des rues Blaes et Haute, de la Victoire, de la Chaussée de Waterloo, etc., auront à franchir une voie rapide de 60 mètres de largeur, et ce dans un circuit de circulation rapide. La situation que j'évoque sera la même à différents endroits.

» Par conséquent, je pose en fait que le problème des carrefours doit être examiné d'urgence. Il convient de considérer tout de même que le piéton ou l'usager des transports en commun est également un contribuable, et qu'il doit être protégé tout comme les automobilistes.

» Voulez-vous un exemple plus caractéristique encore ? Combien parmi vous auront déjà remarqué, en quittant des séances de la Chambre, ces masses de milliers de personnes se rendant à la Gare Centrale, et descendant les rues Ravenstein, de la Montagne-du-Parc, la Putte-rie, ou la rue des Sols ou des Colonies ?

» Le trafic actuel à la Gare Centrale se chiffre quotidiennement à 72.476 voyageurs ! Quel afflux de personnes, de fonctionnaires, d'employés, d'ouvriers. Eh bien, j'espère que vous aurez remarqué comme moi, Monsieur le Ministre, que tous ces gens, travailleurs de toutes catégories, pressés de se rendre à leur travail le matin ou de rentrer chez eux le soir, risquent de manquer leur tram ou leur train. Ils dévalent par milliers et milliers ces rues et parages. Ils sont arrêtés alors du fait de l'encombrement et de la circulation des autos.

» J'ai vu à Vienne, Place de l'Opéra, la réalisation d'un carrefour souterrain exemplaire. Je souhaiterais que votre département, — qui, malgré les quelques critiques que je viens de formuler, fait cependant de bonnes choses et dispose d'excellents ingénieurs et de bons techniciens, —

inzake stadsverkeer. Er bestaat een psychose van de auto, maar de voetganger en de gebruiker van de gemeenschappelijke vervoermiddelen worden op onbegrijpelijke wijze prijsgegeven en, ik leg er de nadruk op, onder voorwaarden die ik niet kan begrijpen noch aanvaarden. De auto is de dwingeland voor de Brusselse agglomeratie. Wanneer men aankondigt dat er ter gelegenheid van de Tentoonstelling, 60.000 bezoekers per uur door de trams en de autobussen erheen zullen gevoerd worden, dan kan men zich voorstellen welk het moeilijk op te lossen probleem zal zijn. Ik zeg dat de voetgangers worden prijsgegeven. Ik bewijs dit. De inlichtingen welke ik zo vrij ben hier te geven, zijn bijzonder belangwekkend. Acht en twintig tot twee en dertig tenhonderd der dodelijke ongevallen — op slag gedood — in de verkeersongevallen komen voor rekening van de voetganger, terwijl zijn aandeel in de « omstandigheden welke tot de ongevallen aanleiding hebben gegeven » slechts 4,3 % geweest is in 1955.

» Dit wil zeggen dat de voetganger een risico draagt dat zevenmaal groter is dan zijn aandeel in het getal ongevallen. Op 1.000 gevallen zijn er 30 ter plaatse gedode voetgangers, 274 zwaar gewonden, 3 alleen komen er ongedeerd van af, terwijl al de anderen gewond zijn. Nu de voetganger is slechts gemiddeld betrokken in een ongeval op 23 of 24 gevallen.

« Ik stelde het op prijs U deze gegevens te verstrekken om U te zeggen dat ik in deze omstandigheden reeds nu bezorgd ben om wat men zal doen op bepaalde kruispunten in de omgeving van deze stedelijke snelweg, bijvoorbeeld aan de Emile Jacqmainlaan, aan de Rogierplaats, aan de Troonplaats, en aan de Naamse Poort. De tramreizigers valt hetzelfde ongelukkig lot ten deel als alle andere voetgangers. Het autoverkeer op deze wegen zal uiterst snel zijn, aangezien de trams in eigen bedding zullen rijden. Hoe zal men zonder gevaar de trams kunnen bereiken ? Wilt U een voorbeeld. Mijnheer de Minister ? Tijdens een recente vergadering van de gemeenteraad van Brussel werd het vraagstuk van het wegnen rond de Hallepoort besproken, waar de tramreizigers en de voetgangers die uit de Blaesstraat, de Hoogstraat, de Overwinningstraat, de Steenweg op Waterloo, enz. komen een weg met snelverkeer zullen moeten oversteken die 60 m breed is. Dergelijke toestand zal zich op verscheidene plaatsen voordoen.

» Bijgevolg beweer ik dat het vraagstuk der kruispunten ten spoedigste moet worden onderzocht. Men mag toch niet vergeten dat de voetganger en de tramreiziger ook belastingplichtigen zijn die, even goed als de automobilist, moeten worden beschermd.

» Wilt U nog een treffender voorbeeld ? Hoevelen onder U hebben bij het verlaten van het Parlement reeds die duizenden en duizenden personen gezien die zich naar het Centraal Station begeven en de Ravensteinstraat, de Warandeborg, de Putterij, de Stuijversstraat of de Kolenstraat afdalen ?

» Dagelijks vertrekken 72.476 reizigers in het Centraal Station ! Welke toevloed van personen, ambtenaren, bedienden en werklieden. Wel, ik hoop, mijnheer de Minister, dat U zoals ik zult bemerkt hebben dat al deze lieden, arbeiders van allerlei slag, die zich haasten om 's morgens naar hun werk te gaan en 's avonds huiswaarts te keren, hun tram of hun trein met moeite kunnen halen. Met duizenden stormen ze de omliggende straten af. De drukte en het autoverkeer houden hen evenwel op.

» Te Wenen heb ik op het Theaterplein een ondergronds kruispunt gezien dat als een voorbeeld kan worden beschouwd. Het is mijn wens dat uw departement — dat ondanks de kritiek die ik heb uitgebracht goed werk levert en over uitstekende ingenieurs en goede technici

» puisse, à l'instar de Vienne et Munich, également se pré-
 » occuper de réaliser des carrefours souterrains avec esca-
 » lator et descalator, et cela d'accord avec le Ministre des
 » Communications et les pouvoirs communaux. Parce qu'il
 » est exclu que ces derniers puissent jamais parvenir à
 » exécuter de semblables projets du point de vue financier.
 » Par mes propositions, les piétons et les usagers du rail-
 » way pourront mieux traverser les grandes artères et en
 » toute sécurité — je souligne l'exemple des abords de la
 » gare Centrale, — et se rendre avec meilleure quiétude,
 » soit à leurs lieux de travail, soit, à leur lieu de destina-
 » tion domiciliaire. »...

* * *

La circulation actuelle a des exigences impérieuses.

Conformément au Code de la Route, le piéton a des droits et des obligations.

Les piétons (c'est à dire tous ceux qui ne sont ni con-
 ducteurs de véhicules ou d'animaux) y compris ceux qui
 conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme,
 de même que ceux qui mènent leur vélo ou leur cyclomoteur
 à la main, *doivent* circuler sur les trottoirs ou les accote-
 ments en saillie.

Le piéton serait en infraction s'il s'abstenait, sans juste
 motif, de marcher sur les trottoirs ou accotements en saillie.

Mais si le code de roulage a ses textes il y a les circon-
 stances de fait. Nous le prouverons plus loin.

Or, il semble résulter également du Code de la Route
 que, si un piéton, s'engageant sur la chaussée, est atteint par
 un véhicule, il serait en principe responsable car il doit
 prendre toutes les précautions, sens de la marche des pié-
 tons, etc...

La sévérité et la rigueur de ces principes démontrent la
 pertinence de mes remarques et protestations dans mon
 discours du 27 mars 1957.

Mais reprenons, ensemble, la brochure « Bruxelles, carre-
 four de l'Occident » en relation d'une part avec le mon-
 tant des investissements et du financement en rapport avec
 l'exposition de 1958 estimé à 7,5 milliards, et fixons en
 regard les estimations de visiteurs : 30 millions et une
 moyenne de 150.000 par jour, 450.000 les samedis et di-
 manches.

Parmi ces centaines de milliers de visiteurs, l'incontestable
 majorité sera constituée par les piétons et les usagers
 des transports en commun.

Ils désambuleront çà et là, en Ville ou dans les faubourgs,
 aux confins des clôtures de l'Exposition et vers ses entrées,
 circuleront vaille que vaille, à la queue-leu-leu sur des trot-
 toirs ou accotements réduits exagérément.

Relevons d'ailleurs au hasard encore dans la brochure
 « Bruxelles, carrefour de l'Occident ».

p. 34 et 35 de la Place Meiser au pont Teichmann, état
 actuel : Trottoirs de 4 m de largeur, aménagement : 2 m
 de largeur.

p. 39 Avenue Van Praet, antérieurement 2 accotements
 de 5 à 6 m; ramené à un trottoir de 2,50 m.

p. 44 Boulevard du Souverain, Etat actuel : Trottoirs
 2 x 4,00 m. Etat nouveau : 1 x 1,50 m, 1 de 4 m.

p. 45 Boulevard de la Woluwe, d'une largeur de 44 m
 trottoirs de 2,50 m.

p. 49 Avenue Louise, voie de 54,85 de largeur, trottoirs
 vers St Gilles réduits de 3,30 à 2,80 m toujours avec la
 préoccupation avantageuse pour la circulation automobile.

p. 50-51 Avenue Brugmann, Etat actuel : 2 trottoirs de
 5,00. Etat nouveau : 2 trottoirs de 2,00.

» beschikt — zich zou bezig houden met de verwezenlij-
 » king, naar het voorbeeld van Wenen en München, van
 » ondergrondse kruispunten met escalator en descalator, en
 » zulks in overleg met de minister van Verkeerswezen en
 » de gemeentelijke autoriteiten, daar laatstgenoemde er om
 » financiële redenen niet kunnen aan denken dergelijke
 » ontwerpen uit te voeren. Mijn voorstellen zouden de voet-
 » gangers en de tramreizigers in staat stellen de grote
 » verkeerswegen veilig over te steken — en ik wijs op het
 » voorbeeld van de omgeving van het Centraal Station —
 » en zich rustiger, hetzij naar hun werk, hetzij naar huis
 » te begeven. »...

* * *

Het huidige verkeer stelt hoge eisen.

Krachtens de Wegcode heeft de voetganger rechten en
 plichten.

De voetgangers (dit wil zeggen, al degenen die geen
 voertuig of geen dier geleiden) met inbegrip van degenen
 die een kinderwagen, een zieken- of gebrekkigewagen
 voortduwen, alsook degenen die te voet naast hun fiets of
 hun bromfiets gaan, *moeten* op het gaanpad of op de berm
 lopen.

Een voetganger begaat een overtreding indien hij niet,
 zonder wettige reden, op de voetpaden of verhoogde ber-
 men loopt.

Maar tegenover de verkeersvoorschriften staan feitelijke
 omstandigheden. Wij zullen dit verder aantonen.

Nu schijnt men ook uit de wegcode te kunnen opmaken
 dat een voetganger die zich op de rijweg begeeft en door
 een voertuig wordt aangereden principeel verantwoordelijk
 is, omdat hij verplicht is alle voorzorgen te nemen, rekening
 te houden met de richting waarin hij moet lopen, enz...

Deze strenge en strakke beginselen bewijzen dat mijn
 opmerkingen en protesten in mijn rede van 27 maart 1957
 volkomen pertinent waren.

Laten wij echter opnieuw de brochure « Brussel, kruis-
 punt van het Westen » ter hand nemen ten aanzien van het
 bedrag van de investeringen met het oog op de tentoon-
 stelling in 1958, die op 7,5 miljard worden geraamd, en ten
 aanzien van het vermoedelijk aantal bezoekers, nl. 30 mil-
 joen, met een gemiddelde van 150.000 per dag en 450.000
 's zaterdags en 's zondags.

Van die honderdduizenden bezoekers zullen de meesten
 voetgangers en gebruikers van de gemeenschappelijke ver-
 voermiddelen zijn.

Zij zullen hier en daar rondwandelen, in de stad of in de
 buitenwijken rond de omheining van de Tentoonstelling
 of bij de ingangen er van; zij zullen zo goed en zo kwaad
 als het gaat, als de ganzen achter elkaar op de uitermate
 vernauwde voetpaden en bermen lopen.

Laten wij uit de brochure « Brussel, kruispunt van het
 Westen » enkele passages lichten :

blz. 34 en 35, van de Meiserplaats tot de Teichmannbrug.
 Huidige toestand : voetpaden van 4 m breed. Nieuwe aan-
 leg : 2 m breed.

blz. 39, Van Praetlaan, vroeger 2 zijbermen van 5 tot 6 m
 breed; verminderd tot één voetpad van 2,5 m.

blz. 44, Vorstlaan. Huidige toestand : 2 voetpaden van
 2 x 4,00 m. Nieuwe toestand : 1 x 1,50 m, 1 van 4 m.

blz. 45, Woluwelaan, met een breedte van 44 m, voet-
 paden van 2,5 m.

blz. 49, Louizalaan, 54,85 m breed, voetpaden naar Sint-
 Gillis vernauwd van 3,30 tot 2,80 m, steeds in het voordeel
 van het autoverkeer.

blz. 50-51, Brugmannlaan. Huidige toestand : 2 voet-
 paden van 5,00 m. Nieuwe toestand : 2 voetpaden van
 2,00 m.

p. 51 Rue de la Régence de 20 m de large. Etat actuel : 2 trottoirs de 2,50 m. Aménagement : 2 trottoirs de 2,00 m.

p. 52 Rue Royale, 2 trottoirs de 2,75 m, ramenés à 2,25 m.

p. 53 Avenue de la Reine. Entre l'Eglise Ste Marie et Place Liedts. Etat actuel : 2 trottoirs de 4,00 m. Aménagement : 2 trottoirs de 2,00 m.

p. 54 Avenue du Parc Royal 20 m de largeur avec 2 trottoirs de 4 m et une piste cyclable de 2,00. Aménagement : 2 trottoirs de 3,00 m et suppression de la piste cyclable.

Or, l'artère de l'Avenue du Parc Royal sera d'un grand accès et de circulation intense pour les piétons se dirigeant vers l'exposition. Il aurait été aisé de procéder à des empiétements vers les pelouses du parc public et vers les talus de la drève Ste Anne et ce sans nuire ni au site, ni aux plantations par ailleurs saccagées.

p. 56 Boulevard Léopold II 45 m de largeur. Etat actuel : 1 trottoir de 3,40 m, 1 trottoir de 2,64 m, en plus une allée ombragée avec rangées de marronniers de 19,86 m de largeur. Etat nouveau : allée ramenée à 6,30 m.

Avenue Bossaert, Sermon et Poplimont : Trottoirs ramenés de 5 à 2 m ou de 3,50 à 2,50 m.

Chaussée Romaine : Allées de piétons. Etat actuel : 2 × 5,50 (trottoirs) 36 m entre façades — voie carrossable 9 m. Aménagements : trottoirs réduits 2 × 3,00 c'est-à-dire trottoirs au total de 4,5 m pour donner 14 m à la voie carrossable.

Il est prévisible que la circulation piétonnière à cet endroit sera peut-être de l'intensité la plus considérable parce qu'à proximité immédiate des grands Palais et vastes parkings Nord prévus pour des dizaines de milliers de voitures.

La solution est donc défectueuse.

Les occupants de véhicules à moteur (autos, etc...) comme les centaines de milliers de voyageurs des transports en commun, tout proches, ne devront-ils pas se rendre à pied, de leur moyen de transport aux halls d'accueil, aux Palais, aux entrées ou sorties de l'enceinte de l'Exposition.

J'arrête ici ces exemples puisés au hasard, dans les documents et plans du département ou des services de la Ville.

Je répète ma conviction que les mêmes procédés et mêmes incidences se caractériseront dans toutes nos villes et bourgades.

Il suffit d'ailleurs de voyager en voiture, dans n'importe quelle province, pour constater que les empiétements que l'on a fait ou exécuté partout aux accotements et trottoirs avantagent nécessairement la circulation automobile, oubliant toujours la sécurité d'un piéton que l'on astreint à de longs détours de circulation pour accéder aux passages cloutés et délimités.

Que penser ensuite de la situation périlleuse qui sera dévolue aux usagers des tramways ?

Sans doute, les modes d'exploitation des tramways, leur cadence et leur vitesse constituent actuellement une source de préoccupations constantes pour une exploitation non seulement rentable mais destinée encore, j'imagine, à ces centaines de milliers de Belges à *tendance individualiste si prononcée dans notre pays* (Bruxelles, carrefour de l'Occident *dixit*) mais qui ne peuvent « réaliser tous la préférence au mode de locomotion individuelle ». Conception selon nous aussi irrationnelle que peu sociale.

Il suffit de songer aux 900.000 voyageurs qui, quotidiennement, sont les clients des tramways à Bruxelles.

blz. 51, Regentiestraat, 20 m breed. Huidige toestand : 2 voetpaden van 2,50 m. Vernauwd tot 2 voetpaden van 2,00 m.

blz. 52, Koninklijke straat, 2 voetpaden van 2,75 m, vernauwd tot 2,50 m.

blz. 53, Koninginnelaan, tussen de Mariakerke en de Liedtsplaats. Huidige toestand : 2 voetpaden van 4,00 m nieuwe aanleg : 2 voetpaden van 2,00 m.

blz. 54, Koninklijke Parklaan, 20 m breed met 2 voetpaden van 4 m en een fietspad van 2 m. Nieuwe aanleg : 2 voetpaden van 3,00 m en afschaffing van het fietspad.

Nu zal de Koninklijke Parklaan een belangrijke toegangsweg naar de Tentoonstelling zijn en druk door voetgangers worden gebruikt. Het ware gemakkelijk geweest, grond in te nemen van het openbaar park en van de bermen van de Sint-Annadreef, zonder schade te berokkenen aan het landschap, noch aan de beplantingen, die trouwens vernield zijn.

blz. 56, Leopold II laan, 45 m breed. Huidige toestand : 1 voetpad van 3,40 m, 1 voetpad van 2,64 m, een lommerrijke met kastanjelaars beplante laan van 19,86 breed. Nieuwe toestand : de met bomen beplante laan wordt vernauwd tot 6,30 m.

Bossaert-, Sermon- en Poplimontlaan : voetpaden vernauwd van 5 tot 2 m of van 3,50 tot 2,50 m.

Romeinse baan : lanen voor voetgangers. Huidige toestand : 2 × 5,50 (voetpaden). 36 m tussen de gevels, rijweg van 9 m breed. Nieuwe aanleg : 2 × 3,00 m brede voetpaden, om de rijweg tot 14 m te kunnen verbreden.

Nu zal het voetgangersverkeer uitermate druk zijn op die plaats, omdat zij in de onmiddellijke nabijheid ligt van de grote Paleizen en de uitgestrekte parkings aan de Noordzijde, die plaats zullen bieden aan tienduizenden wagens.

De oplossing gaat mank.

De inzittenden van motorrijtuigen (auto's, enz.) en de honderdduizenden passagiers van de gemeenschappelijke vervoermiddelen daar vlakbij zullen nochtans te voet moeten gaan van hun voertuig naar de ontvangsthallen, naar de Paleizen, naar de ingangen en uitgangen van de Tentoonstellingsruimte.

Ik maak hier een eind aan de opsomming van deze voorbeelden, lukraak geput uit de documenten en plans van het Departement en van de Diensten van de Stad.

Ik herhaal dat ik er van overtuigd ben dat dezelfde methoden met dezelfde gevolgen terug te vinden zijn in al onze steden en stadjes.

Het volstaat trouwens per wagen door om het even welke provincie te reizen om te zien dat de verbredingen ten koste van bermen en voetpaden wel degelijk het autoverkeer ten goede komen, maar dat daarbij nooit wordt gedacht aan de veiligheid van de voetgangers, die men verplicht grote omwegen te maken om de afgebakende oversteekplaatsen te bereiken.

En wat dat te zeggen van de risico's waaraan de tramreizigers worden blootgesteld ?

De exploitatiemethoden van de trams, hun aantal en hun snelheid zijn thans gewis een reden tot voortdurende bezorgdheid, met het oog niet alleen op een rendabele exploitatie, maar op een exploitatie die, meen ik, nog steeds is bestemd voor die honderdduizenden Belgen met *de in ons land zo sterk ontwikkelde individualistische strekking* (*dixit* Brussel, kruispunt van het Westen), die echter « niet allen kunnen toegeven aan hun voorliefde voor het persoonlijke vervoermiddel ». Opvatting die trouwens evenmin redelijk als sociaal is.

Men behoeft slechts te denken aan de 900.000 reizigers die dagelijks gebruik maken van de Brusselse trams.

Or, donc, si le site propre est défendable, je ne le conteste aucunement; il a cependant pour conséquence, dans les 9 dixièmes des cas, de rendre l'accès et la montée, la descente et le dégagement des voyageurs de tramways particulièrement dangereux.

Ici, encore une fois, un examen des plans ou une visite aux réalisations actuelles démontre que, bien souvent, les usagers des transports en commun (tramways, autobus, etc...) auront à franchir des artères de circulation automobile rapide de 40 à 110 m de largeur, ou, — comme d'ailleurs tous les piétons sacrifiés — devront parcourir des centaines et centaines de mètres pour arriver aux endroits limités et destinés à leur passage, endroits figurés par des lignes et barres jaunes qui le garantiront, si peu, contre l'automoboulard, individualiste, pressé et égoïste.

Voyez des exemples typiques: les boulevards Saint-Michel, Brand Whitlock, Reyers, Lambermont, Avenue des Croix de Feu, etc...

Voyez aussi l'actuelle et inextricable Place Meiser, indescriptible cauchemar du tramwayman, de l'automobiliste, mais surtout des piétons (vieillards, femmes, enfants...).

Ou bien encore l'Avenue Louise et le franchissement dangereux de 31 m d'une part — 9 m d'autre part.

L'Avenue de la Toison d'Or et le Boulevard de Waterloo de 76,05 de largeur avec 65 m à franchir (direction E.-O.).

Place Poelaert et rue de la Régence, et leur franchissement peu rassurant.

Porte de Namur, 75,99 m de largeur.

Place du Trône, croisements et franchissements aux largeurs de 75 à 90 m.

Boulevard du Régent et Avenue des Arts, 56,38 m de largeur, franchissement de 46 m de largeur.

Boulevard du Jardin Botanique.

Porte de Schaerbeek.

Boulevard d'Anvers.

Place Rogier, de 33,23 m à 50,82 m de largeur.

Boulevard d'Anvers, 45 m.

Quant aux autres carrefours, comme ceux de la Porte de Hal, Ponts de Laeken et ailleurs, les situations sont toutes aussi inquiétantes et dangereuses.

* * *

Je ne saurais assez prier mes collègues de province de m'excuser d'avoir mis l'accent sur ces multiples exemples pris çà et là dans la Capitale. Sans aucun doute apporteront-ils à leur tour la preuve de tendances et craintes analogues dans leur arrondissement.

Je confirme qu'en dépit des mesures de précautions prises par les services de polices, — services souvent coûteux et fatigants — tant à Bruxelles qu'à Anvers, Liège, Gand, Charleroi et toutes autres localités de province, partout le sort des piétons, des usagers des transports en commun est de plus en plus dramatique.

J'ai rappelé plus avant, l'exemple type que chacun peut observer journellement aux abords de la Gare Centrale à Bruxelles, et mis en regard ces admirables exemples de solution certaine des carrefours de l'Opéra à Vienne et à Munich.

L'O. N. J. a amorcé de son côté quelques travaux, ayant la même préoccupation au Midi.

En septembre 1956, revenant sur des suggestions que j'avais émises antérieurement à plusieurs reprises, nous

Al kan het systeem van de eigen bedding worden vredeidigd. — en ik trek dit niet in twijfel, — toch heeft het in 9 op 10 gevallen tot gevolg dat de reizigers, bij het in- en uitstappen, tussen de tram en het voetpad een groot gevaar lopen.

Ook hier blijkt uit het onderzoek van de plans of bij het bezichtigen van de thans uitgevoerde werken dat de gebruikers van gemeenschappelijke vervoermiddelen (trams, autobussen, enz.) vaak autosnelwegen zullen moeten oversteken met een breedte van 40 tot 110 m of, zoals trouwens alle voetgangers, honderden en honderden meters zullen moeten lopen naar de afgebakende oversteekplaatsen, aangegeven met gele lijnen en dwarsstrepen die hun toch zo weinig bescherming zullen bieden tegen de individualistische, gehaaste en egoïstische maniakken van het stuurwiel.

Enkele typische voorbeelden: de Sint-Michielslaan, Brand Whitlocklaan, Reyerslaan, Lambermontlaan, Vuurkruisenlaan, enz...

Kijkt naar de huidige, onontwarbare toestand op de Meiserplaats: een ware nachtmerrie voor de trambestuurders, voor de automobilisten en vooral voor de voetgangers (oude van dagen, vrouwen, kinderen...)

Of nog de Louizalaan met de gevaarlijke oversteek van 31 m aan de ene kant, 9 m aan de andere kant.

De Gulden Vlieslaan en de Waterloolaan, 76,05 m breed waarvan 65 m moet worden overgestoken (richting O. - W.).

Poelaertplein en Regentiestraat, waar het oversteken niet zonder gevaar is.

Naamse Poort, 75,99 m breed.

Troonplaats, kruispunten en oversteekplaatsen met een breedte van 75 tot 90 m.

Regentlaan en Kunstlaan, 56,38 m breed; oversteekbreedte 46 m.

Kruidtuinlaan.

Schaarbeeke Poort.

Antwerpselaan.

Rogierplaats, van 33,23 m tot 50,82 m breed.

Antwerpselaan 45 m breed.

Wat de andere gevaarlijke kruispunten betreft, onder meer die van de Hallepoort, de bruggen te Laken en elders, is de toestand even onrustwekkend.

* * *

Mijn collega's die niet te Brussel wonen, gelieven het me niet kwalijk te nemen dat ik de nadruk heb gelegd op talrijke voorbeelden die zich allerwegen in de hoofdstad voordoen. Ongetwijfeld zullen ze op hun beurt het bewijs leveren dat gelijkaardige strekkingen en gevaren in hun arrondissement bestaan.

Ik bevestig dat het lot van de voetgangers en van de gebruikers van gemeenschappelijke vervoermiddelen steeds dramatischer wordt ondanks de voorzorgsmaatregelen die worden genomen door de politiediensten — die dikwijls duur en moeilijk zijn — zowel te Brussel, als te Antwerpen, Luik, Gent, Charleroi en de andere provinciesteden.

Ik heb reeds gesproken over het typisch geval dat iedereen elke dag kan waarnemen in de omgeving van het Centraal Station te Brussel en als tegenstelling haalde ik het prachtige voorbeeld aan van de doelmatige oplossing die voor de kruispunten van het Theaterplein te Wenen en te München werd tot stand gebracht.

Het N.B.V. heeft zijnerzijds een aanvang gemaakt met enkele werken in de omgeving van het Zuidstation, die hetzelfde doel nastreven.

In september 1956, terugkomend op suggesties die we vroeger herhaaldelijk hadden gedaan, hebben we boven-

demandions au Ministre des Communications de nous permettre d'étudier, voire réaliser, la construction de passages souterrains entre les divers points aux environs de la Gare Centrale, suivant d'ailleurs les projets que nous avons étudiés il y a quelques années déjà.

Monsieur le Ministre des Communications nous a dit son accord quant au but mais ne put se rallier à l'idée, qu'en fait, son département prit en charge les frais d'exécution d'un tel travail.

Nous comprenons cette réserve de la part du Ministre intéressé.

Je considère tout autant que les administrations communales de Bruxelles, pas plus qu'Anvers, Liège, Gand, Charleroi ou autres localités, ne peuvent assumer les importantes charges financières résultant du Fonds des Routes et de situations similaires qu'elles n'ont ni créées ni été appelées foncièrement à trancher.

* * *

Je pense avoir suffisamment démontré qu'il faut d'urgence remédier aux graves lacunes et inconvénients prérapelés en partant de l'idée que le Fonds des Routes a eu comme intention *primordiale* l'évacuation satisfaisante du flot des véhicules dans les villes et villages.

Considérant le fait que le Fonds des Routes, de l'import de 30 milliards, est le résultat d'emprunts auxquels ont participé ou participeront sans aucun doute toutes les grandes Sociétés pétrolières, les usines, les fabricants ou fournisseurs d'automobiles ou autres véhicules à moteur, les usagers, mais aussi, je pense, les Sociétés d'Assurances sur la Vie et contre les Accidents, il s'impose qu'à ce Fonds des Routes soit intégré, logiquement, *par toutes voies de conséquences*, celui d'un Fonds National destiné à protéger les piétons et usagers des transports en commun, assurer leur sécurité par la construction et l'aménagement d'ouvrages et dispositifs spéciaux.

Nous pensons en avoir suffisamment justifié l'impérieuse nécessité.

Désireux de ne point en compliquer ni le financement, ni l'exécution, ni la gestion coordonnée, j'estime qu'il est plus simple et de toute logique d'imputer le financement par des dispositions modifiant et complétant la loi du 9 août 1955, et fixant que 10 % (dix pour cent) du Fonds des Routes, soit trois milliards au total pour la période allant jusqu'en 1969, doivent être imputés et répartis annuellement pour réaliser le but visé par la présente proposition de loi.

Des ajoutes et propositions aux articles 3 et 9, les articles 19 et 20 nouveaux à la loi du 9 août 1955, déterminent les modalités d'exécution de gestion.

Un ou plusieurs Arrêtés Royaux devront s'appliquer à fixer le rôle des pouvoirs publics intéressés, la répartition judiciaire et annuelle des crédits.

Un rapport annuel sera soumis aux Chambres législatives tout autant que les programmes de réalisations effectuées aux carrefours souterrains, passages et systèmes de tunnels pour piétons, escalators, descalators, éclairages, entretien, etc....

dien aan de Minister van Verkeerswezen gevraagd ons te belasten met de studie of zelfs met de verwezenlijking van ondergrondse doorgangen tussen de diverse punten in de omgeving van het Centraal Station, volgens ontwerpen die we trouwens reeds enkele jaren vroeger hadden bestudeerd.

De Minister van Verkeerswezen heeft zijn instemming betuigd met het te bereiken doel maar hij was er niet voor te vinden de kosten voor de uitvoering van dergelijk werk door zijn departement te doen dragen.

We begrijpen dit voorbehoud vanwege de betrokken minister.

Ik ben eveneens van mening dat de gemeentebesturen van Brussel, Antwerpen, Luik, Gent, Charleroi of andere steden de belangrijke financiële lasten niet kunnen dragen die het gevolg zijn van de werking van het Wegenfonds en van toestanden waarvan het ontstaan en de oplossing niet van hen afhangen.

* * *

Ik denk dat ik aldus voldoende heb aangetoond dat het een dringende noodzaak is de hier uiteengezette ernstige tekortkomingen en nadelen te verhelpen, die het gevolg zijn van het feit dat het Wegenfonds *in de eerste plaats* bedoeld was om een vlot verloop van het verkeer in steden en gemeenten mogelijk te maken.

Aangezien het Wegenfonds over 30 miljard beschikt, dank zij de leningen waarop ongetwijfeld ingeschreven werd door alle grote petroleummaatschappijen, de fabrieken, de fabrikanten of leveranciers van auto's en andere motorvoertuigen, de weggebruikers, en tevens, naar ik meen, door de maatschappijen voor levens- en ongevallenverzekering, is het noodzakelijk en logisch dat in dit Wegenfonds een Nationaal Fonds zou worden opgenomen ter bescherming van de voetgangers en de gebruikers van de gemeenschappelijke vervoermiddelen door het bouwen en het aanleggen van speciale kunstwerken en voorzieningen.

Wij menen dat de dringende noodzakelijkheid daarvan voldoende is bewezen.

Het is niet mijn bedoeling de financiering noch de uitvoering noch het geordend beheer ervan ingewikkeld te maken, maar ik meen dat het eenvoudiger en volkomen logisch is de financiering aan te rekenen door bepalingen tot wijziging en aanvulling van de wet van 9 augustus 1955, en waarbij bepaald wordt dat 10 % (tien ten honderd) van het Wegenfonds, zegge samen drie miljard voor het tijdperk tot 1969, moeten worden aangerekend en jaarlijks verdeeld ten einde het bij dit wetsvoorstel beoogde doel te verwezenlijken.

De aanvullingen en voorstellen op de artikelen 3 en 9, alsmede de nieuwe artikelen 19 en 20 bij de wet van 9 augustus 1955 bepalen de uitvoeringsmodaliteiten van beheer.

Een of meer Koninklijke Besluiten zullen de rol van de betrokken openbare besturen, alsook de oordeelkundige en jaarlijkse verdeling der kredieten moeten bepalen.

Een jaarlijks verslag zal aan de Wetgevende Kamers worden voorgelegd evenals de programma's van de aan de ondergrondse kruispunten, doorgangen en tunnelsystemen voor voetgangers, escalators, descalators, verlichtingonderhoud, enz... uitgevoerde verwezenlijkingen.

Fernand BRUNFAUT.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

L'article 3 de la loi du 9 août 1955, instituant un Fonds des Routes 1955-1969, est complété par un 4^e libellé comme suit :

4^e) le programme des travaux destinés à assurer la sécurité et à protéger les piétons et les usagers des transports en commun par la construction et l'aménagement d'ouvrages et dispositifs spéciaux, ce à concurrence d'un montant minimum, réparti annuellement, tel que correspondant à l'article 9 modifié comme ci-après :

Art. 2.

A l'article 9 de la même loi il est inséré, après le premier alinéa, un alinéa nouveau libellé comme suit :

Dix pour cent (10 %), soit 3 milliards, sont affectés et répartis annuellement à la construction et l'aménagement d'ouvrages et dispositifs spéciaux destinés à protéger les piétons et les usagers des transports en commun.

Art. 3.

La même loi est complétée par des articles 19 et 20 nouveaux, libellés comme suit :

Art. 19. — Un arrêté royal publié au *Moniteur* déterminera préalablement et régulièrement le programme et les conditions afférentes aux propositions, exécutions et toutes formalités destinées aux travaux spécifiés au 4^e de l'article 3 complété, en vue de coordonner méthodiquement les projets, les interventions et décisions du Ministère des Travaux Publics, du Ministère des Communications et des Administrations communales intéressées.

Art. 20. — Un rapport annuel sera soumis aux Chambres législatives en même temps que les budgets ordinaires et extraordinaires et fixera l'ordre et les résultats des travaux exécutés en conformité des articles 1 à 5 de la présente loi.

WETSVOORSTEL

Eerste artikel.

Artikel 3 der wet van 9 augustus 1955 tot instelling van een Wegenfonds 1955-1969 wordt aangevuld met een 4^e dat luidt als volgt :

4^e) het programma van werken bestemd tot verzekering van de veiligheid en tot bescherming van de voetgangers en van de gebruikers van gemeenschappelijke vervoermiddelen door het bouwen en aanleggen van speciale werken en voorzieningen ten belope van een minimumbedrag, over elk jaar verdeeld volgens artikel 9, gewijzigd als volgt :

Art. 2.

In artikel 9 der voormelde wet wordt tussen het eerste en het tweede lid, een nieuw lid toegevoegd dat luidt als volgt :

tien ten honderd (10 %), zegge 3 milliard, worden besteed en over elk jaar verdeeld voor het bouwen en het aanleggen van speciale werken en voorzieningen ter bescherming van de voetgangers en de gebruikers van de vervoermiddelen.

Art. 3.

Dezelfde wet wordt aangevuld met nieuwe artikelen 19 en 20 die luiden als volgt :

Art. 19. — Bij een in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt koninklijk besluit zullen vooraf en geregeld het programma en de voorwaarden worden bepaald van de voorstellen, uitvoeringen en alle formaliteiten met betrekking tot de in het 4^e van het aangevuld artikel 3 omschreven werken, ten einde de ontwerpen, maatregelen en beslissingen van het Ministerie van Openbare Werken, het Ministerie van Verkeerswezen en de betrokken gemeentebesturen methodisch samen te ordenen.

Art. 20. — Ieder jaar zal aan de Wetgevende Kamers, samen met de gewone en buitengewone begroting, een verslag worden voorgelegd, waarin de volgorde en de resultaten van de ter voldoening aan de artikelen 1 tot 5 van deze wet uitgevoerde werken worden vermeld.

Fernand BRUNFAUT,
L. MAJOR.
L. CRAEYBECKX.
R. TOUBEAU.
Simon PAQUE,
A. DE SWEEMER.