

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1977-1978

10 FEBRUARI 1978

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1978

WETSONTWERP

houdende aanpassing van de begroting
van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1977

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE OPENBARE WERKEN (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER Bob COOLS

INHOUD

	Blz.
Inleiding van de rapporteur	4
A	
I. Uiteenzetting van de Minister van Openbare Werken en van Waalse Aangelegenheden	6

(1) Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter : de heer Bode.

A. — Leden : de heren Barbeaux, Bode, Coppieters, Desutter, Jérôme, Kelchtermans, Pierret, Smets, Vankeirsbilck. — de heren Bob Cools, Hubin, Mangelschots, Nyffels, Scokaert, Tibbaut, Van der Biest. — de heren Albert Claes, Hulet, Louis Olivier, Poma. — de heren De Beul, Somers. — de heer Helguers.

B. — Plaatsvervangers : de heren De Mey, Hansenne, Marchal, Van Rompaey, Verroken. — de heren Baudson, Biefnot, Boeykens, Gondry. — de heren Kubla, Sprockeels. — de heer Babylon. — de heer Nols.

Zie :

4-XVI (1977-1978) :

- Nr 1 : Begroting.
- Nrs 2 tot 4 : Amendementen.

5-XVI (1977-1978) :

- Nr 1 : Wetsontwerp.
- Nr 2 : Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1977-1978

10 FÉVRIER 1978

BUDGET

du Ministère des Travaux publics
pour l'année budgétaire 1978

PROJET DE LOI

ajustant le budget
du Ministère des Travaux publics
de l'année budgétaire 1977

RAPPORT

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

PAR M. Bob COOLS

SOMMAIRE

	Pages
Introduction du rapporteur	4
A	
I. Exposé du Ministre des Travaux publics et des Affaires wallonnes	6

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Bode.

A. — Membres : MM. Barbeaux, Bode, Coppieters, Desutter, Jérôme, Kelchtermans, Pierret, Smets, Vankeirsbilck. — MM. Bob Cools, Hubin, Mangelschots, Nyffels, Scokaert, Tibbaut, Van der Biest. — MM. Albert Claes, Hulet, Louis Olivier, Poma. — MM. De Beul, Somers. — M. Helguers.

B. — Suppléants : MM. De Mey, Hansenne, Marchal, Van Rompaey, Verroken. — MM. Baudson, Biefnot, Boeykens, Gondry. — MM. Kubla, Sprockeels. — M. Babylon. — M. Nols.

Voir :

4-XVI (1977-1978) :

- No 1 : Budget.
- Nos 2 à 4 : Amendements.

5-XVI (1977-1978) :

- No 1 : Projet de loi.
- No 2 : Amendements.

	Blz.		Pages
1. Balans van de uitvoering van het investeringsprogramma 1977	6	1. Bilan d'exécution du programme d'investissement de 1977	6
2. Aanpassingskredieten voor de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor 1977	7	2. Feuilleton d'ajustement du budget du Ministère des Travaux publics de 1977	7
3. De begroting voor 1978	8	3. Le budget pour 1978	8
Personeelsproblemen	10	Les problèmes de personnel	10
Het investeringsprogramma	10	Le programme d'investissement	10
Wegenproblemen	12	Les problèmes routiers	12
Waterwegen	14	Les voies hydrauliques	14
Stuwdammen	15	Les barrages	15
Bestrijding van de overstromingen	15	La lutte contre les inondations	15
De Regie der Gebouwen	16	La Régie des Bâtiments	16
II. Algemene bespreking	17	II. Discussion générale	17
1. Algemeenheden	17	1. Généralités	17
2. Beveiliging tegen overstromingen. — Dijken	21	2. Lutte contre les inondations. — Digue	21
3. Stuwdammen	25	3. Barrages	25
4. Havens — Scheepvaartwegen	30	4. Ports — Voies navigables	30
1) Werken te Zeebrugge. — Parallele kredieten	30	1) Travaux de Zeebrugge. — Crédits parallèles	30
2) Haven van Antwerpen	39	2) Port d'Anvers	39
3) Haven van Gent	39	3) Port de Gand	39
4) Haven van Blankenberge	40	4) Port de Blankenberge	40
5) Scheepvaartwegen	40	5) Voies navigables	40
5. Autowegen, wegen, fietspaden	47	5. Autoroutes, routes et pistes cyclables	47
a) Algemeenheden	47	a) Généralités	47
b) Autowegen	49	b) Autoroutes	49
c) Wegen	59	c) Routes	59
d) Fietspaden	72	d) Pistes cyclables	72
6. Gebouwen	75	6. Bâtiments	75
7. Gesubsidieerde werken	79	7. Travaux subsidiés	79
8. Personeel	80	8. Personnel	80
9. Varia	83	9. Divers	83
	B		B
Ruimtelijke ordening, stadskernvernieuwing en groenzones in het Brusselse gewest	85	Aménagement du territoire, rénovation urbaine et espaces verts dans la région bruxelloise	85
I. Uiteenzetting van de Minister van Buitenlandse Zaken en Staatssecretaris voor Streekeconomie, toegevoegd aan de Minister van Brusselse Aangelegenheden	85	I. Exposé du Ministre des Affaires étrangères et Secrétaire d'Etat à l'Economie régionale, adjoint au Ministre des Affaires bruxelloises	85
II. Bespreking	87	II. Discussion	87
	C		C
Ruimtelijke Ordening in Vlaanderen	88	Aménagement du territoire en Flandre	88
I. Uiteenzetting van de Staatssecretaris voor Begroting, toegevoegd aan de Eerste Minister en Staatssecretaris voor Streekeconomie, toegevoegd aan de Minister van Vlaamse Aangelegenheden	88	I. Exposé du Secrétaire d'Etat au Budget, adjoint au Premier Ministre et Secrétaire d'Etat à l'Economie régionale, adjoint au Ministre des Affaires flamandes	88
II. Bespreking	97	II. Discussion	97
	D		D
Ruimtelijke ordening en gesubsidieerde werken in Wallonië	111	Aménagement du territoire et travaux subsidiés en Wallonie	111
I. Uiteenzetting van de Staatssecretaris voor Streekeconomie, toegevoegd aan de Minister van Waalse Aangelegenheden	111	I. Exposé du Secrétaire d'Etat à l'Economie régionale, adjoint au Ministre des Affaires wallonnes	111
1. Ruimtelijke ordening	111	1. Aménagement du territoire	111
2. Gesubsidieerde werken	116	2. Travaux subsidiés	116
II. Bespreking	117	II. Discussion	117
	E		E
Huisvesting in Wallonië	123	Logement en Wallonie	123
I. Uiteenzetting van de Minister van Sociale Voorzorg en Staatssecretaris voor Sociale Zaken, toegevoegd aan de Minister van Waalse Aangelegenheden	123	I. Exposé du Ministre de la Prévoyance sociale et Secrétaire d'Etat aux Affaires sociales, adjoint au Ministre des Affaires wallonnes	123
II. Bespreking	125	II. Discussion	125
1. De gewestvorming en de regionalisering van de huisvestingsinstellingen	125	1. Régionalisation et la rationalisation des institutions de logement	125
2. Uitrusting van de woningcomplexen	126	2. Equipement des cités	126
3. Vertraging bij de uitbetaling van de premies	127	3. Retard au niveau de la liquidation des primes	127
4. Stadsvernieuwing	128	4. Rénovation urbaine	128

	Blz.		Pages
F		F	
Huisvestingsbeleid in Vlaanderen	128	Politique du logement en Flandre	128
I. Uiteenzetting van de Staatssecretaris voor Sociale Zaken, toegevoegd aan de Minister van Vlaamse Aangelegenheden ...	128	I. Exposé du Secrétaire d'Etat aux Affaires sociales, adjoint au Ministre des Affaires flamandes	128
II. Bespreking	133	II. Discussion	133
1. Het premiestelsel	133	1. Le système des primes	133
2. Infrastructuur in sociale woonwijken	134	2. Travaux d'infrastructure dans les quartiers d'habitations sociales	134
3. Vernieuwbouw	135	3. Réno-ation des habitations	135
4. Huurstelsel	136	4. Régime des loyers	136
5. Herstructurering van de erkende bouwmaatschappijen ...	136	5. Restructuration des sociétés de construction agréées	136
6. Regionalisering der instellingen voor sociale huisvesting	137	6. Régionalisation des organismes de logement social	137
7. Nationaal Instituut voor de Huisvesting	137	7. Institut national du Logement	137
8. Varia	137	8. Divers	137
G		G	
Huisvesting in het Brusselse gewest	138	Logement dans la région bruxelloise	138
Uiteenzetting van de Staatssecretaris voor Sociale Zaken, toegevoegd aan de Minister van Brusselse Aangelegenheden ...	138	Exposé du Secrétaire d'Etat aux Affaires sociales, adjoint au Ministre des Affaires bruxelloises	138
H		H	
Stemmingen	140	Votes	140
Amendementen aangenomen door de Commissie	143	Amendements adoptés par la Commission	143
Erratum	147	Erratum	147
BIJLAGEN		ANNEXES	
1. Synthese van het investeringsprogramma	151	1. Synthèse du programme d'investissement	151
2. Samenstelling van het investeringsprogramma 1978	151	2. Composition du programme d'investissement de 1978	151
3. Synthese van de begroting van Openbare Werken — Investeringsuitgaven — Lopende uitgaven	153	3. Synthèse du budget des Travaux publics — Dépenses d'investissement et dépenses courantes	153
4. Vergelijkende tabel van de programma's en de verwezenlijkingen van het investeringsprogramma van Openbare Werken vanaf 1975	159	4. Tableau comparatif des programmes et des réalisations du programme d'investissement des Travaux publics depuis 1975	159
5. Evolutie der verschillende sectoren van het investeringsprogramma van Openbare Werken vanaf 1971	160	5. Evolution des différents secteurs du programme d'investissements des Travaux publics depuis 1971	160
6. Evolutie van de omvang van de programma's van de vier sectoren (wegen, waterwegen, gebouwen en diversen) in de investeringsprogramma's vanaf 1971	162	6. Evolution relative de l'importance des programmes des quatre secteurs (routes, voies hydrauliques, bâtiments et divers) au sein du programme d'investissements depuis 1971	162
7. Wegenfonds — Art. 533.01 — Fysisch programma 1978 ...	163	7. Fonds des routes — Art. 533.01 — Programme physique 1978	163
8. Bijkomend programma voor werken — Wegenfonds — Art. 533.06	167	8. Programme supplémentaire de travaux — Fonds des routes — Art. 533.06	167
9. Wegenfonds — Art. 533.01 — Fysisch programma voor de fietspaden	172	9. Fonds des routes — Art. 533.01 — Programme physique des pistes cyclables	172
10. Kredieten voor de waterwegen — Art. 73.20	174	10. Crédits pour voies hydrauliques — Art. 73.20	174
11. Nota betreffende de haven van Zeebrugge + bijvoegsel (kaart)	177	11. Note concernant le port de Zeebrugge + complément (carte)	177
12. Beveiliging van het Zeescheldebekken tegen stormvloed op de Noordzee	181	12. Protection du bassin maritime de l'Escaut contre les marées-tempête de la mer du Nord	181
Bijvoegsels :		Compléments :	
I. Kaart van de strijd tegen overstromingen in het Zeescheldebekken — Samenvattend overzicht der dijkhoogten tussen 190 en 191		I. Carte de la lutte contre les inondations dans le bassin de l'Escaut maritime — Plan d'ensemble des hauteurs des digues entre 190 et 191	
II. Werken in frank aan dijkherstelling, -verhoging en -versterking tussen 1 februari 1953 en einde 1976 ...	191	II. Montant en francs des travaux de réparation, d'exhaussement et de consolidation de digues exécutés entre le 1 ^{er} février 1953 et fin 1976	191
III. Herstellen van schade veroorzaakt door de storm van 1 februari 1976	192	III. Réparations des dégâts causés par la tempête du 3 janvier 1976	192
IV. Werken aanbesteed in 1976 in verband met het verhogen en versterken der dijken	193	IV. Travaux d'exhaussement et de consolidation des digues adjudés en 1976	193
V. Wiskundig model van de Schelde — Meetkundige plaats der hoogwaters voor verschillende overschrijdingskansen te Antwerpen	194	V. Modèle mathématique de l'Escaut — Lieu géométrique des marées hautes pour différents risques de dépassement à Anvers	195
VI. Wiskundig model van de Schelde — Stormtij 23 november 1930	196	VI. Modèle mathématique de l'Escaut — Marée-tempête du 23 novembre 1930	197
VII. Wiskundig model van de Schelde — Verhogingen van het hoogwater der Schelde door stormtij	198	VII. Modèle mathématique de l'Escaut — Augmentation du niveau des marées hautes de l'Escaut par marée-tempête	199
VIII. Studierapporten over stormvloed en stormvloedkeringen	200	VIII. Rapports d'étude sur les marées-tempête et les barrages-tempête	200
IX. Financiële programmatie in de tijd	201	IX. Programmation financière dans le temps	201
X. Verklarende woordenlijst	202	X. Lexique	202
13. Gebouwen — Art. 550.07	205	13. Bâtiments — Art. 550.07	205
14. Brussels gewest — Saldo van het investeringsprogramma 1975-1976 betreffende de stadsvernieuwing — Betrokken artikels van de begroting	207	14. Région bruxelloise — Solde du programme des investissements 1975-1976 en matière de rénovation urbaine — Articles budgétaires concernés	207

15. Kaart van de wegeninfrastructuur	tussen 208 en 209
16. Kaart der scheepvaartwegen	209
17. Premies en subsidies inzake huisvesting volgens de gewesten	210
18. Gemeente Willebroek — Motie betreffende de toestand der Schelde- en Rupeldijken	211
19. Wegenfonds — Staat der werken waarvan de uitgave is vastgelegd in 1977	212
20. Overzichtelijke tabellen van de diverse premies en toelagen inzake huisvesting (1 januari 1978)	216

15. Carte des infrastructures routières	entre 208 et 209
16. Carte des voies navigables	209
17. Primes et subsides en matière de logement selon les régions	210
18. Commune de Willebroek — Motion concernant la situation des digues de l'Escaut et du Rupel	211
19. Fonds des Routes — Relevé des travaux dont la dépense a été engagée en 1977	212
20. Tableaux synoptiques des diverses primes et allocations en matière de logement (1 ^{er} janvier 1978)	217

DAMES EN HEREN,

INLEIDING VAN DE VERSLAGGEVER

De Commissie heeft tien vergaderingen gewijd aan de bespreking van de begroting en van het bijblad.

Zeër zeker kan men aan een begroting zoals die van Openbare Werken van het ene jaar op het andere geen fundamentele wijzigingen aanbrengen. Eerst afwerken wat men aangevat heeft, blijkt in deze materie dan ook een voor de hand liggend beginsel te zijn. Er verlopen veelal jaren tussen politieke beslissingen, de eerste vastleggingen, het studiewerk en de eerste aanbestedingen, derwijze dat de maatschappelijke en technische evolutie inmiddels tot andere inzichten kan aansporen. Bovendien kan de natuur op dwingende wijze het verleggen van bepaalde prioriteiten vergen; denken we maar aan de bescherming tegen het overstromingsgevaar. Andere problemen blijven soms een tijd sluimeren, maar treden dan plotseling weer op de voorgrond, zoals vandaag de beveiliging van de waterbevoorrading.

Het afwerkingsprincipe kan dus niet steeds aangehouden worden en het kan wijs zijn er bewust vanaf te stappen.

Uw rapporteur heeft de indruk dat de huidige Minister, zonder een overigens ongewenste totale ommekeer in de begroting tot stand te brengen, er toch in geslaagd is enkele accenten te verschuiven en een aantal nieuwe impulsen te geven.

Zo is de Minister van mening dat het probleem van compensaties in verband met nationale investeringen moet worden terzijde geschoven en dat blijk moet worden gegeven van een voldoende ruime kijk op de zaken, zodat elk gewest in het investeringsbeleid van de nationale departementen aan zijn trekken zou komen.

Hij zal in die geest eerlang een prioritair programma van infrastructuurwerken neerleggen.

Het probleem Zeebrugge, dat voor enige zenuwachtigheid in de commissie zorgde, moet mede tegen deze achtergrond bekeken worden.

Noteren we ten slotte de milieuvriendelijke aspecten die duidelijk tot uiting komen in deze begroting: het prioritair fietspadenprogramma, de zuinigere visie op de autowegen, de bestudeerde inplanting van grote infrastructuurwerken en de betere coördinatie tussen Openbare Werken en Ruimtelijke Ordening.

Voor deze laatste sector alsmede voor de huisvesting was er zeer veel belangstelling tijdens het commissiedebat, waarvan niet minder dan zes Staatssecretarissen deelnamen. Vooral de noodzaak om in dit land een grondbeleid te voeren werd sterk benadrukt!

De bespreking van de begroting gaf tevens aanleiding tot het inrichten van een aantal gemeenschappelijke vergaderin-

MESDAMES, MESSIEURS,

INTRODUCTION DU RAPPORTEUR

La Commission a consacré dix réunions à l'examen du budget et du feuillet d'ajustement.

Il n'est certes pas possible de modifier fondamentalement d'une année à l'autre un budget tel que celui des Travaux publics. En cette matière également, il importe d'achever d'abord ce qui a été entamé. Il s'écoule néanmoins de nombreuses années entre les décisions politiques, les premiers engagements, les travaux d'étude et les premières adjudications, à tel point que l'évolution sociale et technique peut entre-temps inciter à adopter des conceptions différentes. En outre, la nature peut imposer une modification des priorités. Il en est notamment ainsi de la lutte contre les inondations. D'autres problèmes peuvent demeurer un certain temps à l'arrière-plan et revenir subitement au centre de l'actualité comme le fait aujourd'hui la question de l'approvisionnement en eau.

Il n'est dès lors pas toujours possible d'observer la règle qui veut que l'on achève d'abord le travail commencé et il peut être sage de s'en écarter délibérément.

Votre rapporteur estime que, sans bouleversement total — et inopportun — du budget, le Ministre actuel est néanmoins parvenu à modifier certaines priorités et à donner des impulsions nouvelles.

Ainsi, le Ministre considère qu'il faut faire abstraction du problème des compensations liées aux investissements nationaux et qu'il convient de faire preuve d'une largeur d'esprit suffisante afin que chaque région bénéficie équitablement de la politique d'investissement des départements nationaux.

Il soumettra bientôt dans cette optique un programme prioritaire de travaux d'infrastructure.

C'est dans cet esprit qu'il convient de considérer le problème de Zeebrugge qui fut à l'origine d'une certaine nervosité au sein de la commission.

Notons enfin l'intérêt pour l'environnement qui se traduit dans le présent budget: programme prioritaire pour les pistes cyclables, conception plus économique en matière d'autoroutes, implantation étudiée de grands travaux d'infrastructure et meilleure coordination entre les Travaux publics et l'Aménagement du territoire.

Ce secteur, ainsi que celui du logement ont recueilli un vif intérêt au cours du débat en commission auquel ont pris part quelque six Secrétaires d'Etat. Il a été fortement insisté sur la nécessité d'une politique foncière dans notre pays!

La discussion du budget a en outre donné lieu à plusieurs réunions communes avec la Commission des Communica-

gen met de Commissie van Verkeerswezen ten einde de Minister van Verkeerswezen te horen inzake het havenbeleid.

* * *

De bespreking werd voorafgegaan door een procedure-debat.

Terecht deden leden uit alle fracties vooraf opmerken dat over zo belangrijke materies als de ruimtelijke ordening, de stedenbouw, de huisvesting en het grondgebied niet meer gesproken wordt in het begrotingsdocument. Het zijn thans gewestelijke materies die op het administratieve vlak noch tans blijven ressorteren onder het Ministerie van Openbare Werken. Bovendien is er geen commissie voor gewestelijke aangelegenheden. De wens wordt tevens geuit deze materies samen met de infrastructurele uitbouw te bespreken. De betrokken Staatssecretarissen hebben dus een nota over hun beleid opgesteld en werden door de Commissie gehoord.

Deze gang van zaken blijft evenwel onorthodox en er zou best een bijzondere commissie voor de gewestelijke aangelegenheden worden ingesteld.

Vervolgens komt het probleem van de werken te Zeebrugge ter sprake. Sommige leden menen dat de stemming over de begroting dient te worden uitgesteld tot de Ministerraad zich zal hebben uitgesproken over de compensaties aan Wallonië als tegenprestatie voor die werken.

De Minister wijst erop dat er met betrekking tot de ingediende begroting nog geen definitieve globale beslissing is genomen die de wijziging ervan rechtvaardigt. De Regering heeft echter een prioritair infrastructuurprogramma vastgelegd. De begroting voor 1978 zal in de loop van de uitvoering worden aangepast.

Als derde punt wordt behandeld het probleem van het havenbeleid, alsmede de eventuele bespreking daarvan in het kader van deze begroting.

Sommige leden wensen tijdens een gemeenschappelijk vergadering van de Commissies voor de Openbare Werken en het Verkeerswezen een uiteenzetting van de Minister van Verkeerswezen over het havenbeleid te horen. Zij wensen dat de stemming over de begroting van het Ministerie van Openbare Werken wordt uitgesteld tot na de vergadering.

Andere leden merken op dat het ongebruikelijk is dat de begroting van een departement door gezamenlijk vergaderende commissies wordt onderzocht en dat die procedure de bespreking in de commissie zou doen aanslepen.

De leden kunnen trouwens de vergaderingen van andere commissies bijwonen.

Het ware verkieslijk de Minister van Verkeerswezen in de Commissie voor de Openbare Werken te horen.

Nog andere leden werpen op dat het havenbeleid een geheel vormt met de openbare werken en dat men zich bezwaarlijk een idee kan vormen zonder het geheel te kennen.

Een lid stelt voor dat de Minister van Verkeerswezen wordt gehoord bij de bespreking van de voor de havens bestemde kredieten. Het beleid ter zake behoort tot zijn bevoegdheid en de Minister van Openbare Werken voert dit beleid uit.

De Minister merkt op dat alle begrotingen aspecten vertonen waarbij andere departementen betrokken zijn en toch horen de commissies niet alle ministers die er van ver of van nabij bij betrokken zijn.

Deze begroting weerspiegelt het beleid van de Minister van Verkeerswezen en er is in dat opzicht geen tegenstelling tussen deze laatste en zijn collega van Openbare Werken.

Er wordt besloten dat de Commissie, buiten het onderzoek van de begroting, in de verenigde commissies een uiteenzetting zal horen van de Ministers van Verkeerswezen en van Openbare Werken over het havenbeleid.

tions afin d'entendre le Ministre des Communications au sujet de la politique portuaire.

* * *

La discussion est précédée d'un débat portant sur la procédure.

Des membres de tous les groupes, font, au préalable, observer à juste titre que le document budgétaire ne fait plus mention de matières aussi importantes que l'aménagement du territoire, l'urbanisme, le logement et la politique foncière. Ces matières sont actuellement régionalisées mais relèvent toutefois encore, sur le plan administratif, du Ministère des Travaux publics. En outre, il n'existe pas de Commission des Affaires régionales. Il est souhaité que ces matières soient examinées en même temps que l'aménagement de l'infrastructure. Les Secrétaires d'Etat intéressés ont donc élaboré une note au sujet de leur politique et ont été entendus par la Commission.

Cette procédure demeure néanmoins non orthodoxe et il serait souhaitable d'instituer une commission particulière pour les affaires régionales.

La question des travaux de Zeebrugge est ensuite soulevée. Certains membres estiment que le vote du budget doit être retardé jusqu'à la décision du Conseil des ministres sur les compensations à accorder à la Wallonie en contrepartie de ces travaux.

Le Ministre souligne que, par rapport au budget déposé, il n'y a encore aucune décision globale définitive qui justifie sa modification. Le Gouvernement établit toutefois un programme d'infrastructure prioritaire. Le budget pour 1978 sera adapté en cours d'exécution.

En troisième lieu est évoquée la politique portuaire et son examen éventuel dans le cadre de ce budget.

Certains membres souhaitent entendre, au cours d'une réunion conjointe des Commissions des Travaux publics et des Communications, un exposé du Ministre des Communications sur la politique portuaire et reporte le vote du budget du Ministère des Travaux publics jusqu'après cette réunion.

D'autres membres estiment qu'il est inusité de faire examiner le budget d'un département par des commissions siégeant conjointement et que cette procédure prolongerait les débats en commission.

Les membres ont d'ailleurs toujours la possibilité d'assister aux réunions des autres commissions.

Il serait préférable d'entendre le Ministre des Communications à la Commission des Travaux publics.

D'autres membres objectent que la politique portuaire forme un tout avec les travaux publics et qu'il est difficile de se forger une opinion sans connaître l'ensemble.

Un membre suggère que le Ministre des Communications soit entendu lors de l'examen des crédits destinés aux ports. La politique en cette matière relève en effet de celui-ci et le Ministre des Travaux publics en est l'exécutant.

Le Ministre fait remarquer que tous les budgets présentent des aspects intéressants d'autres départements, sans pour autant que les commissions entendent tous les ministres concernés de près ou de loin.

Le présent budget reflète la politique du Ministre des Communications et il n'y a pas d'opposition à cet égard entre celui-ci et son collègue des Travaux publics.

Il est décidé que la Commission entendra, en dehors de l'examen du budget, un exposé des Ministres des Communications et des Travaux publics sur la politique portuaire, devant les commissions réunies.

A

I. — UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN EN VAN WAALSE AANGELEGENHEDEN

Zowel de aanpassingskredieten als de begroting voor 1978 moeten tot op zekere hoogte gewijzigd worden ingevolge de beslissingen die in verband met Zeebrugge en het nationale infrastructuurprogramma zijn of nog zullen worden genomen.

Dat vraagstuk zal opnieuw worden aangesneden in de loop van de uiteenzetting, maar de Minister vraagt dat men zich niet ertoe zal laten verleiden de werkzaamheden van de Commissie te verdagen tot alle beslissingen van de Regering aan het Parlement kunnen worden voorgelegd.

Hoe belangrijk die problemen ook mogen zijn, het ware niet opportuun het onderzoek van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken te verdagen tot ze volledig geregeld zijn. Aan de begroting is immers reeds een begin van uitvoering gegeven en het is niet wenselijk dat zulks voortgezet wordt volgens het weinig bevredigende systeem van voorlopige twaalfden.

1. Balans van de uitvoering van het investeringsprogramma 1977

Met voldoening kondigt de Minister aan dat het programma van meer dan 50 miljard dat aan het departement werd toevertrouwd, volledig vastgelegd is. Gelet op de grote rol die de overheidsopdrachten tijdens een dalende conjunctuur kunnen spelen, is zulks werkelijk zeer verheugend.

Herhaaldelijk heeft de Regering de vrees uitgesproken dat zij het investeringsprogramma van 1977, dat ter ondersteuning van de conjunctuur op een hoog peil was vastgesteld, niet integraal zal kunnen verwezenlijken. Voor openbare werken, waarmee zowat 30 % van het totale overheidsinvesteringsprogramma gemoeid is, is die vrees dus uiteindelijk ongegrond gebleken. Het volledig aanwenden van de kredieten zal zeker een weldoende weerslag hebben op de activiteit van het zo belangrijke bouwbedrijf, waarin jammer genoeg veel werklozen zijn.

Dit resultaat werd evenwel bereikt ten koste van een overdreven vastleggingsvolume in de loop van de laatste maand van het jaar. De uitvoering is dus niet geschied op een normale wijze.

Die slechte spreiding van de aanbestedingen is te wijten aan twee factoren, waarvan één louter verband houdt met toevallige omstandigheden, namelijk de samenstelling van de nieuwe regering in de loop van het jaar. Daardoor ontstond enige aarzeling die de normale gang van zaken verstoorde.

De tweede factor heeft een permanent karakter en is dus van veel groter belang, omdat hij zijn oorsprong vindt in de programmatechnieken.

De huidige fysische programma's die slechts gelden voor één jaar en die omwille van het min of meer onzeker karakter ervan niet genoeg kunnen steunen op de planning, bevatten daarenboven geen enkel tijdschema voor de diverse administratieve fazen die de ontwerpen in de loop van het jaar moeten doorlopen alvorens te komen tot de vastlegging van de gelden die ervoor bestemd zijn.

Ingevolge het ontbreken van een dergelijke planning blijven heel wat dossiers, waarvoor geen duidelijk tijdschema is bepaald, sluimeren tot op het ogenblik waarop zij plots, bij het naderen van het jaareinde, opnieuw ter hand genomen worden.

De Regering kent die problemen en zal die slechte spreiding en die ontoereikende programmatie pogen op te vangen door een aantal maatregelen waartoe op 20 oktober j.l. door het M. C. E. S. C. werd beslist.

A

I. — EXPOSE DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES AFFAIRES WALLONNES

Tant le feuillet d'ajustement que le budget pour 1978 sont appelés à subir certaines modifications du fait des décisions prises ou à prendre par le Gouvernement au sujet de Zeebrugge et du programme national d'infrastructure.

Ce problème sera réabordé en cours d'exposé mais le Ministre demande que l'on ne cède pas à la tentation de reporter les travaux de la commission jusqu'au moment où toutes les décisions du Gouvernement seront susceptibles d'être soumises à discussion au Parlement.

Quelle que soit l'importance de ces problèmes, il serait inopportun de reporter jusqu'à leur résolution complète l'examen du budget du Ministère des Travaux publics. Son exécution a en effet un début et ne doit pas se prolonger sous le régime peu satisfaisant des douzièmes provisoires.

1. Bilan d'exécution du programme d'investissement de 1977

Le Ministre annonce avec satisfaction que le programme de plus de 50 milliards attribué au département a été complètement engagé. Etant donné l'importance que revêt, dans une conjoncture défailante, la demande publique, il y a lieu de s'en féliciter.

Le Gouvernement a exprimé à plusieurs reprises sa crainte de ne pouvoir réaliser intégralement le programme d'investissement de 1977, fixé à un niveau élevé pour soutenir la conjoncture. En ce qui concerne les travaux publics qui représentent quelque 30 % de l'ensemble du programme d'investissement public, cette crainte s'est donc finalement révélée non fondée. L'utilisation totale des crédits aura certainement un effet bénéfique sur l'activité de l'important secteur de la construction, qui connaît malheureusement un chômage élevé.

Ce résultat a cependant été obtenu au prix d'un volume excessif d'engagements au cours du dernier mois de l'année. L'exécution ne s'est donc pas faite d'une façon normale.

Ce mauvais étalement des adjudications doit-être attribué à deux facteurs, dont l'un est purement circonstanciel, à savoir la constitution du nouveau gouvernement en cours d'année. De ce fait un certain flottement a perturbé le cours normal des choses.

Le second facteur, qui est permanent et donc beaucoup plus important, trouve son origine dans les techniques de la programmation.

Les programmes physiques actuels, qui ne portent que sur un an et ne peuvent pas s'appuyer suffisamment sur la planification à cause de son degré d'incertitude, ne prévoient en outre aucun calendrier des diverses phases administratives que les projets doivent franchir en cours d'année avant d'aboutir à l'engagement des sommes qui leur sont réservées.

En l'absence d'une telle référence, beaucoup de dossiers, auxquels aucun rythme précis n'est imprimé, cheminent un peu paresseusement jusqu'au réveil brutal de l'approche de la fin de l'année.

Le Gouvernement, conscient de ces problèmes, va tenter de remédier à ce mauvais étalement et aux insuffisances de la programmation par un ensemble de mesures qui ont été décidées en C. M. C. E. S. le 20 octobre dernier.

Ingevolge die wens van de Regering heeft de Minister diverse initiatieven genomen die over enkele maanden vruchten zouden moeten afwerpen. Samen met zijn kabinet heeft hij in elk van de belangrijke sectoren van zijn departement een beheerscommissie voor de investeringsprogramma's opgericht, welke bij voortduring zullen worden bestudeerd en uitgewerkt in die commissie, die op de uitvoering ervan zal toezien.

De eerste opdracht van die commissie zal erin bestaan het investeringsprogramma voor 1978 uit te werken ten einde, voor elk punt van dat programma, over een tijdschema te beschikken waarvan de naleving een voldoende spreiding van de vastleggingen in de loop van het jaar mogelijk moet maken.

De Minister heeft eveneens aan voormelde commissies geraad om voor de verschillende sectoren een programma op te maken dat niet noodzakelijk beperkt zal zijn tot vijf jaar, en projecten zal mogen omvatten waarvan de afwerking voor een latere datum in het vooruitzicht wordt gesteld.

De Minister is van oordeel dat dit programmatiewerk een permanent karakter moet krijgen en het mogelijk moet maken een tijdschema op te stellen voor elk belangrijk ontwerp. Dat schema, dat alle fazen moet omvatten — vanaf het ogenblik waarop een behoefte wordt vastgesteld en deze laatste in een ontwerp wordt omgezet tot op het ogenblik van de afwerking ervan — moet zowel slaan op de werken als op de uitgaven die ervoor vereist zijn en de bestellingen die ze impliceren.

Daarin moeten de oorspronkelijke voorstudie, de beslissing op politiek vlak, de eigenlijke studie, de onteigeningen en ten slotte alle voorbereidende fazen voor de uitvoering van de werken evenals de uitvoering worden opgenomen.

De openbare werken zijn immers een domein waarin de te verwezenlijken ontwerpen zo omvangrijk en zo complex zijn dat, wil men niet komen tot de toestand waarin heel wat andere ontwerpen sinds vele jaren « hangende » zijn zonder een concrete uitwerking te krijgen, een ruime programmatie zoals die hierboven beschreven is, onontbeerlijk is.

Kortom, de Minister wenst dat zijn departement in één jaar tijd het omvangrijke scala van activiteiten terugvindt die het op bepaalde ogenblikken heeft gekend, doch die het thans in ruime mate heeft verloren.

Dat werk gaat goed samen met de voorbereiding van het programma voor prioritaire infrastructuurwerken dat de Minister op verzoek van de Regering dient uit te werken.

Dat programma zal verder reiken dan het departement van Openbare Werken en het zal voor de erin vervatte projecten de vorm van programmatie zijn die de Minister voor alle projecten van enige omvang van het departement wil toepassen.

2. Aanpassingskredieten voor de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor 1977

Die aanpassingskredieten zijn relatief weinig belangrijk en zij dienen als aanpassing van de oorspronkelijke begroting, die zowat achttien maanden vóór het einde van het begrotingsjaar werd opgemaakt.

Inzake de lopende uitgaven heeft de belangrijkste aanpassing betrekking op de bezoldiging van het personeel : ze bedraagt 196 miljoen, d.i. zowat vier vijfde van de vastgestelde totale netto-verhoging. De desbetreffende verhoging belooft ongeveer 4 % van het oorspronkelijke krediet en is te wijten aan de onvoldoende precieze raming van het

Dans le cadre de cette volonté gouvernementale, le Ministre a pris diverses initiatives qui devraient porter leurs fruits dans quelques mois. En liaison avec son cabinet, il a créé dans chacun des grands secteurs de son département, une commission de gestion des programmes d'investissements qui seront en permanence étudiés et élaborés au sein de cette commission qui veillera à leur exécution.

La première tâche de ces commissions sera d'affiner le programme d'investissement de 1978 afin de disposer, pour chaque élément de ce programme, d'un calendrier dont le respect doit permettre un étalement satisfaisant des engagements au cours de l'année.

Le Ministre a également demandé aux commissions précitées d'établir, pour les différents secteurs, un programme qui ne sera pas nécessairement limité à cinq ans et qui pourra comprendre des projets dont l'achèvement est prévu pour une date ultérieure.

Le Ministre considère que ce travail de programmation doit devenir permanent et permettre de constituer un calendrier pour chaque projet important. Ce calendrier doit reprendre toutes les phases, de la perception d'un besoin et sa traduction en projet à l'achèvement de sa réalisation et porter sur les travaux, les dépenses qu'ils impliquent et les commandes qu'ils postulent.

Il devrait donc englober la pré-étude initiale, la décision politique, l'étude proprement dite, les expropriations et enfin toutes les phases préparatoires à l'exécution des travaux ainsi que cette exécution elle-même.

Les travaux publics sont en effet un domaine où l'importance et la complexité des projets à réaliser impliquent, si ceux-ci ne veulent pas connaître le sort réservé à beaucoup d'autres dont la concrétisation se fait attendre depuis de nombreuses années, une programmation aussi vaste que celle décrite ci-avant.

En bref, le Ministre souhaiterait que son département retrouve, dans un délai d'un an, l'éventail important d'activités qu'il a connues à certains moments, mais qu'il a perdues aujourd'hui dans une large mesure.

Ce travail est compatible avec la préparation du programme d'infrastructure prioritaire que le Gouvernement a demandé au Ministre d'élaborer.

Ce programme, qui débordera du seul département des Travaux publics, constituera, pour les projets qu'il inclura, cette programmation que le Ministre veut étendre à tous les projets de quelque importance du département.

2. Feuilleton d'ajustement du budget du Ministère des Travaux publics de 1977

Ce feuilleton est relativement peu important et joue son rôle d'ajustement du budget initial, élaboré quelque 18 mois avant la fin de l'exercice.

En dépenses courantes, l'ajustement le plus important concerne la rémunération du personnel et s'élève à 196 millions, soit environ les 4/5^{es} de l'augmentation nette totale constatée. Cette augmentation, qui représente quelque 4 % du crédit initial, est due à une prévision insuffisamment précise du crédit initial ainsi qu'à certains facteurs liés à la

oorspronkelijke krediet, evenals aan bepaalde factoren die verband houden met het economisch beleid van de Regering, zoals de stage van jongeren of de tewerkstelling van werklozen.

De aanpassingen inzake kapitaaluitgaven zijn eveneens weinig belangrijk.

Nochtans zullen zeer binnenkort amendementen worden ingediend.

Een van deze amendementen, dat betrekking heeft op een bedrag van 87 miljoen, wordt ingediend met het oog op de betaling van de rentelasten van leningen aangaande bij het Gemeentekrediet voor rekening van de ondergeschikte openbare besturen. De ontoereikendheid van het krediet, die niet gekend was op het ogenblik dat het feuilleton opgesteld werd, is te wijten aan een verhoging van de rentevoet en aan de besteding van hogere bedragen dan voorzien.

Het tweede amendement beoogt het aanpassen van de bedragen uitgetrokken onder artikel 24 van de begrotingswet voor de intercommunes voor autosnelwegen.

Ofschoon overdrachten naar gelang van de behoeften en van de werkelijke vastleggingsmogelijkheden zijn verricht, werd de door het Parlement toegestane globale besteding niet overschreden.

Het derde amendement ten slotte heeft betrekking op de uitvoering van de beslissing van de Ministerraad van 16 december aangaande Zeebrugge en het nationale infrastructuurprogramma.

Ten einde de voortzetting van de werken mogelijk te maken — een dringende aangelegenheid zo men het Algerijnse gas in 1982 wil kunnen invoeren — heeft de Regering een besluit genomen waarbij het krediet uitgetrokken op het artikel betreffende de bouwwerken in de haven van Zeebrugge met 2 miljard 700 miljoen wordt verhoogd.

Het amendement concretiseert dat besluit door een bijkomend krediet van 2 miljard 700 miljoen op het desbetreffende artikel en tevens een bedrag van 1 miljard 350 miljoen (d.i. de helft) op artikel 73.18 voor bijkomende werken in Wallonië uit te trekken.

3. De begroting voor 1978

Het departement van Openbare Werken is in de eerste plaats een departement dat investeringen doet. De uiteenzetting van de Minister is derhalve in hoofdzaak gewijd aan de kapitaaluitgaven en aan het investeringsprogramma.

De Minister behandelt eerst titel I van de begroting betreffende de lopende uitgaven.

De stijging van de werkingskosten werd tot een minimum teruggebracht en de administratie werd verzocht de algemene door de Regering vastgestelde normen na te leven, wat misschien aanleiding zal geven tot administratieve hervormings- en rationalisatiemaatregelen als de kredieten ontoereikend mochten blijken te zijn. Zoals elk economisch subject moet de Staat er immers naar streven zijn algemene kosten zoveel mogelijk te drukken.

Het is jammer genoeg niet mogelijk een betrouwbare globale vergelijking tussen de begroting voor 1977 en die voor 1978 te maken.

Er kwamen zoveel wijzigingen van technische aard, met name ingevolge de algemene afschaffing van de toegewezen ontvangsten en de overdracht, door het departement, van bepaalde kredieten van het B. E. E. aan het Wegenfonds, dat elke globale vergelijking tussen de begrotingen voor 1977 en 1978 onmogelijk is.

Het document dat het best de ontwikkeling van de kredieten weergeeft is derhalve de vergelijkende tabel van de uitgaven die als bijlage bij de eigenlijke begroting is gevoegd.

politique économique du Gouvernement, comme le stage des jeunes ou l'occupation des chômeurs.

Les ajustements en ce qui concerne les dépenses de capital sont également peu importants.

Des amendements seront toutefois présentés sous peu.

Un de ces amendements, portant sur un montant de 87 millions, a pour objet de couvrir les charges d'intérêts d'emprunts contractés auprès du Crédit communal pour le compte des pouvoirs subordonnés. L'insuffisance du crédit, qui n'était pas connue lors de l'établissement du feuilleton, est due au relèvement du taux d'intérêt, ainsi qu'à l'affectation de montants plus élevés que prévu.

Le deuxième amendement est destiné à ajuster les montants prévus à l'article 24 de la loi budgétaire en faveur des intercommunales des autoroutes.

Si des transferts sont intervenus en fonction des besoins et des possibilités d'engagements réels, l'autorisation globale du Parlement n'a pas été dépassée.

Enfin, le troisième amendement a trait à l'exécution de la décision prise par le Conseil des Ministres du 16 décembre concernant Zeebrugge et le programme national d'infrastructure.

Le Gouvernement a approuvé dans ce cadre, et ce afin de permettre la poursuite des travaux — urgente si l'on veut être en mesure d'accueillir le gaz algérien en 1982 — une délibération augmentant de 2 milliards 700 millions le crédit prévu à l'article relatif aux travaux de construction du port de Zeebrugge.

L'amendement tend à concrétiser cette délibération par l'inscription d'un crédit supplémentaire de 2 milliards 700 millions à l'article ad hoc et, parallèlement, à inscrire un montant de 1 milliard 350 millions (soit la moitié) à l'article 73.18 pour des travaux supplémentaires à réaliser en Wallonie.

3. Le budget pour 1978

Le département des Travaux publics est avant tout un département investisseur. C'est donc aux dépenses de capital et au programme d'investissement que sera consacré l'essentiel de l'exposé du Ministre.

Celui-ci aborde préalablement le titre I du budget relatif aux dépenses courantes.

La croissance des dépenses de fonctionnement a été limitée au minimum, l'administration ayant été invitée à respecter les normes générales fixées par le Gouvernement avec la possibilité, au cas où les crédits se révéleraient insuffisants, de procéder aux réformes et rationalisations administratives nécessaires. L'Etat doit en effet tendre, comme n'importe quel agent économique, à réduire au maximum ses frais généraux.

Une comparaison globale valable des budgets de 1977 et 1978 est malheureusement impossible à dresser.

Tant de changements techniques sont survenus en raison notamment de la suppression générale des recettes affectées à des transferts du département vers le Fonds des routes, de certains crédits de l'A. E. E., que toute comparaison globale est impossible entre les budgets de 1977 et de 1978.

Le meilleur instrument d'analyse de l'évolution des crédits est dès lors le tableau comparatif des dépenses qui a été publié sous forme d'une annexe au budget proprement dit.

De Minister heeft bij de raming van de werkingskredieten blijk gegeven van tucht; toch heeft hij een uitzondering gemaakt voor de onderhoudsuitgaven.

Hij is immers van gevoelen dat die uitgaven prioritair zijn want indien te gepasten tijde de nodige onderhoudswerken niet worden uitgevoerd, vergt dat nadien veel hogere uitgaven. Verder zijn onderhoudswerken bijzonder gunstig voor de tewerkstelling en voor de kleine en middelgrote ondernemingen.

Jammer genoeg is het gemakkelijker de hoge investeringskredieten los te krijgen die nodig zijn voor de herstelling van een te laat onderhouden weg, dan de veel lagere onderhoudskredieten op het gepaste ogenblik, die dergelijke kostbaar uitvallende herstellingswerken kunnen voorkomen.

Het regelmatige onderhoud van een weg kost vier maal minder dan de vernieuwing ervan, die bij gebrek aan onderhoud op lange termijn noodzakelijk is.

Die verhouding wordt als volgt berekend: de aanleg van een weg kost ongeveer 1 500 F per vierkante meter. Uitgaande van een gemiddelde verkeersintensiteit, bedraagt de levensduur ervan ongeveer 20 jaar indien hij niet wordt onderhouden. Dank zij een onderhoudsbeurt om de 7 jaar, waarvan de totale kostprijs op zowat 375 F mag worden geraamd voor die periode van 21 jaar — dit is vier maal minder dan de kostprijs van de vernieuwing ervan — behoudt de weg zijn oorspronkelijke technische hoedanigheden.

Thans is het onderhoud in alle sectoren van het departement onvoldoende, zij het dan niet overal in dezelfde mate; dat is namelijk het geval met het wegennet en de waterwegen, meer bepaald het onderhoud van bermen en gebouwen.

De Minister heeft dus getracht in het Ministercomité te bekomen dat belangrijker kredieten voor het onderhoud zouden worden toegekend. Dit is gedeeltelijk gelukt.

Deze kredieten verhogen inderdaad met bijna vijftien procent ten opzichte van het vorige jaar. Het bedrag belooft acht miljard achthonderd zeventig miljoen frank.

Dit bedrag is ontoereikend doch de verhoging is belangrijker dan voor de andere kredieten.

Volgend jaar zal een meer gedetailleerd dossier worden voorgelegd, want de administratie is op de hoogte gesteld van die voorrang en zij bestudeert het probleem grondiger.

Nu reeds overweegt de Minister een tweevoudige oplossing:

— enerzijds de inwerkingstelling van ratio's, van sleet-aanwijzers waardoor er een logische verhouding zal kunnen tot stand gebracht worden tussen de investering en het onderhoud dat deze investering later met zich zal brengen;

— anderzijds een minder strakke omlijning van de lopende uitgaven, waartoe de posten onderhoud en kapitaaluitgaven behoren, aangezien de economische classificatie geen beletsel mag vormen voor het uitbouwen van een nationaal beleid.

Uiteindelijk hoopt de Minister dank zij de diagnose van de toestand van ons wegennet tot een rationele programmering van de onderhoudswerken te komen, waarvan de realisatie — die in vergelijking met de andere oplossing een besparing uitmaakt — niet in het gedrang zou worden gebracht door het ontoereikend bedrag van de kredieten.

Het bestuur van de wegen moet over de nodige middelen beschikken om die omvangrijke taak tot een goed einde te brengen.

Le Ministre a fait preuve de discipline dans l'évaluation des crédits de fonctionnement; toutefois, il a fait exception pour les dépenses d'entretien.

Il estime, en effet, que celles-ci ont un caractère prioritaire, car, un défaut d'entretien en temps utile entraîne par la suite des dépenses d'un montant incomparablement plus élevé. D'autre part, les travaux d'entretien sont particulièrement favorables à l'emploi et aux petites et moyennes entreprises.

Il est malheureusement plus facile d'obtenir les crédits d'investissement élevés, nécessaires à la remise en état d'une route entretenue trop tard que, en temps voulu, les crédits d'entretien, beaucoup plus modestes, qui peuvent éviter ces travaux coûteux de remise en état.

L'entretien régulier d'une route est quatre fois moins coûteux que son renouvellement qui, à défaut, devient indispensable à long terme.

Cette relation se calcule comme suit: la construction d'une route coûte environ 1 500 F le mètre carré. Sa durée de vie, en supposant une densité moyenne de trafic, est d'environ 20 ans si elle n'est pas entretenue. Moyennant un entretien tous les 7 ans dont le coût total peut être estimé à quelque 375 F pour cette période de 21 ans — soit quatre fois moins que le coût de renouvellement — on conserve à la route ses qualités techniques initiales.

L'entretien est actuellement insuffisant, à des degrés divers, dans tous les secteurs du déplacement; c'est notamment le cas pour le secteur routier, celui des voies hydrauliques, notamment l'entretien des berges, et celui des bâtiments.

Le Ministre a dès lors essayé d'obtenir du Comité ministériel des crédits plus importants pour l'entretien. Il y est parvenu partiellement.

En effet, ces crédits sont en augmentation de 15 % environ par rapport aux années précédentes. Leur montant s'élève à 8 870 millions de francs.

Celui-ci est insuffisant, mais l'augmentation est plus importante que pour les autres crédits.

L'an prochain, un dossier plus détaillé sera présenté car l'administration est informée de cette priorité et étudie le problème de manière plus approfondie.

Dès à présent, le Ministre entrevoit une double solution:

— d'une part, la mise au point de ratios, d'indicateurs d'usure qui assureraient une liaison logique entre l'effort d'investissement et l'entretien subséquent qu'il implique;

— d'autre part, un plus grand décloisonnement entre les dépenses courantes, parmi lesquelles figurent l'entretien et les dépenses de capital, des questions de classification économique ne pouvant pas empêcher l'élaboration d'une politique rationnelle.

Le Ministre espère parvenir en fin de compte, sur base d'un diagnostic de l'état de notre réseau, à une programmation rationnelle des travaux d'entretien, dont la réalisation, qui constitue une économie par rapport à l'autre branche de l'alternative, ne serait pas entravée par l'insuffisance des crédits.

L'administration des routes doit disposer des moyens nécessaires pour mener à bien cette tâche importante.

Alle inspanningen die kunnen worden gedaan met het oog op het onderhoud, zullen evenwel slechts gedeeltelijk doeltreffend zijn indien geen einde wordt gemaakt aan een onaanvaardbare en dure toestand die veel geld kost.

Het gaat hier over de lakse houding en de al te grote verdraagzaamheid van ons land in verband met de maximum wielbelasting. De meeste Europese landen leggen een maximum gewicht op van tien ton, maar ons land laat nog steeds 13 ton toe en die beperking wordt zelfs niet nageleefd.

De verhoogde sleet van onze wegen die daar het gevolg van is, is dan ook aanzienlijk.

In een gedetailleerde studie, verricht op het niveau van de E. E. G., werd vastgesteld dat de onderhoudskosten voor België als volgt uiteenvallen :

— 30 % voor de vaste kosten die geen verband houden met het verkeer (onderhoud van het toebehoren, de verkeerstekens, verlichting, beplanting, dienstverlening in de winter, enz.);

— 20 % voor de uitgaven die in verhouding staan tot het aantal wagens die op de weg zijn (sleet van de wegbedekking, verlichte verkeerstekens, veiligheidsapparatuur, ongevallen, enz.);

— 50 % voor de uitgaven die evenredig zijn met het gewicht van de assen (geleidelijke ontreding van de infrastructuur onder de belasting van het rijdende verkeer).

Een dergelijke toestand veroorzaakt een verspilling, die mettertijd onaanvaardbaar wordt.

De Minister hoopt op de steun van zijn collega van Verkeerswezen, die de reglementering van het vervoer onder zijn bevoegdheid heeft, om zulks geleidelijk te verhelpen.

Personeelsproblemen

De aandacht van een Minister van Openbare Werken, bij de aanvang van zijn mandaat, gaat vooral naar de verwezenlijking van zijn investeringsprogramma.

Naargelang de weken voorbijgaan wordt hij ook onvermijdelijk geplaagd door personeelsproblemen.

De administratie kan immers niet behoorlijk functioneren zonder voldoende en bekwame medewerkers.

Hij zal in een nabije toekomst oplossingen zoeken voor o.m. de volgende problemen :

- het tekort aan architecten en tekenpersoneel;
- de nieuwe kaders voor het Bestuur der Wegen, het Wegenfonds, het Bestuur der Gebouwen, de Regie der Gebouwen;
- de regularisatie van het personeel van de Regie der Gebouwen;
- de beroepsopleiding van het personeel;
- het nieuwe statuut van de Sociale Dienst van het departement.

Het investeringsprogramma

Diverse documenten tot aanvulling van het parlementaire stuk werden rondgedeeld. Het gaat om het fysische programma van het Wegenfonds, met inbegrip van de verdeling van het krediet van 500 miljoen dat de Minister bestemd heeft voor het aanleggen van rijwielpaden, alsmede om de juiste bestemming van het bijkomend programma van werken ten belope van 2 miljard.

De commissie kreeg de primeur van deze informatie die in ruime kringen zal worden bekendgemaakt.

Tous les efforts qui pourraient être déployés dans le domaine de l'entretien n'auraient cependant qu'une efficacité relative s'il n'était pas mis fin à une situation inadmissible et coûteuse.

Il s'agit du laxisme, de la trop grande tolérance de notre pays en matière de charge maximale à l'essieu. La plupart des pays européens imposent un maximum de 10 tonnes, mais la Belgique tolère encore 13 tonnes, limite qui n'est d'ailleurs pas toujours respectée.

L'usure supplémentaire qui en résulte pour les routes est considérable.

Dans une étude détaillée, établie au niveau de la C. E. E., il a ainsi été établi que, pour la Belgique, les dépenses d'entretien se répartissent comme suit :

— 30 % pour les dépenses fixes, indépendantes du trafic (entretien des accessoires, signalisation, éclairage, plantations, service d'hiver, etc.);

— 20 % pour les dépenses proportionnelles au nombre de passage de véhicules (usure des revêtements, signalisations lumineuses, équipements de sécurité, accidents, etc.);

— 50 % pour les dépenses proportionnelles au poids des essieux (destruction progressive de l'infrastructure sous l'effet des charges appliquées).

Une telle situation provoque un gaspillage intolérable à terme.

Le Ministre espère pouvoir compter sur l'appui de son collègue des Communications, compétent en matière de réglementation des transports, pour remédier progressivement à cet état de choses.

Les problèmes de personnel

Lors de son entrée en fonction, le Ministre des Travaux publics se préoccupe essentiellement de la réalisation de son programme d'investissement.

Au fil des semaines, il se trouve aussi inévitablement confronté à des problèmes de personnel.

L'administration ne peut en effet fonctionner convenablement sans disposer d'un personnel suffisant et compétent.

Le Ministre s'efforcera de résoudre à bref délai les problèmes suivants :

- manque d'architectes et de personnel de dessin;
- nouveaux cadres de l'Administration des Routes, du Fonds des Routes, de l'Administration des Bâtiments, de la Régie des Bâtiments;
- régularisation du personnel de la Régie des Bâtiments;
- formation professionnelle du personnel;
- nouveau statut du Service social du département.

Le programme d'investissement

Divers documents complétant le document parlementaire ont été distribués. Il s'agit du programme physique du Fonds des routes, y compris la décomposition du crédit des 500 millions que le Ministre a voulu réserver à la construction de pistes cyclables et de l'affectation précise du programme supplémentaire de travaux de 2 milliards.

Il a réservé à la commission la primeur de cette information, à laquelle sera assurée une large diffusion.

De Minister wenst eveneens dat de commissie voor de bespreking over een maximum aan beoordelingsinstrumenten kan beschikken.

Daartoe werden de volgende documenten rondgedeeld :

- een zeer algemene synthese van het investeringsprogramma (document van 18 oktober 1977) (bijlage 1);
- de onderverdeling daarvan volgens de rubrieken van het plan (document met dezelfde datum) (bijlage 2);
- een synthese van de begroting van Openbare Werken met vermelding van de kapitaaluitgaven en van de lopende uitgaven (bijlage 3);
- een vergelijkende tabel van de programma's en van de verwezenlijkingen van het investeringsprogramma van Openbare Werken sedert 1971 (bijlage 4);
- twee tabellen waarin laatstgenoemde tabel wordt samengevat en toegelicht (bijlagen 5 en 6).

Deze tabellen houden geen rekening met de weerslag welke het in voorbereiding zijnde plan inzake prioritaire infrastructuur op het investeringsprogramma zou kunnen hebben.

De begroting kan vanzelfsprekend niet aan dit programma worden aangepast zolang de Regering geen beslissing genomen heeft.

Zoals uit de rondgedeelde tabellen blijkt, bedragen — onder het reeds vermelde voorbehoud — de globale kredieten waarover het departement van Openbare Werken zal beschikken om zijn investeringspolitiek uit te voeren 58,465 miljard. Het is 8,239 miljard of 16,6 % hoger dan de in 1977 beschikbare globale kredieten.

Dit is een merkelijke stijging. Die kan vooral door twee beslissingen van de Regering worden verklaard : de eerste houdt verband met de toewijzing aan het departement van een bijkomend investeringsprogramma van 2 miljard, de tweede met de versnelde afwerking van het Rijksadministratief Centrum te Brussel, waarvoor een krediet van 1 miljard, gedeeltelijk « buiten enveloppe », is toegestaan.

De Regering heeft besloten in een aanvullend programma te voorzien op verzoek van de Minister en in het kader van het beleid inzake tewerkstelling en ondersteuning van de economische conjunctuur door openbare investeringen.

De conjunctuur in het bouwbedrijf is immers niet schitterend, zelfs indien in sommige takken — b.v. de individuele woning, welke het departement van Openbare Werken niet aanbelangt — een voldoende activiteit wordt geconstateerd. Deze toestand wordt namelijk gekenmerkt door een hoog werkloosheidspercentage : er zijn circa 29 000 werklozen.

Daarom heeft de Minister een bijkomende selectieve inspanning gevraagd en verkregen. Volgens voorzichtige ramingen, die in overleg met het Planbureau zijn gedaan, zou deze bijkomende inspanning aan circa 2 000 personen werk kunnen verschaffen.

De werken van het aanvullend programma, welke in de rondgedeelde stukken voorkomen, zijn op basis van de volgende criteria gekozen : het belangrijke aandeel van de arbeidskosten in de globale kostprijs, de korte termijn voor de voorbereiding van de dossiers en de uitvoering van de werken, en ten slotte, vanzelfsprekend, hun nut in het kader van een goed investeringsbeleid. Deze werken moeten het mogelijk maken tegelijk de kwaliteit van de infrastructuur te verbeteren, de duurzaamheid ervan op te voeren en de zeer dure uitgaven voor herstelwerken te vermijden.

Zo zullen de voor dit programma uitgetrokken kredieten ten belope van 1,3 miljard F, die bestemd waren voor de wegen, gebruikt worden om de aanleg van kruispunten te verwezenlijken, om veiligheidsafsluitingen aan te brengen, om rijwegen met spoorvorming te verbeteren, om de voegen bij bruggen te vernieuwen en om andere werken ter verbetering van de veiligheid van de weggebruikers uit te voeren.

Il a également souhaité que la commission dispose, dans le cadre de cette discussion, d'un maximum d'instruments d'analyse.

C'est ainsi qu'ont été distribués :

- une synthèse très générale du programme d'investissement (document daté du 18 octobre 1977) (annexe 1);
- sa décomposition selon les rubriques du plan (document de la même date) (annexe 2);
- une synthèse du budget des Travaux publics reprenant les dépenses de capital et les dépenses courantes (annexe 3);
- un tableau comparatif des programmes et des réalisations du programme d'investissement des Travaux publics depuis 1971 (annexe 4);
- deux tableaux résumant et expliquant le dernier tableau (annexes 5 et 6).

Ces tableaux ne tiennent pas compte des effets que pourrait avoir, sur le programme d'investissement, le plan d'infrastructures prioritaires en cours d'élaboration.

Il n'est évidemment pas possible d'adapter le budget en fonction de ce programme tant que le Gouvernement n'a pas pris position.

Comme les tableaux distribués permettent de le constater, le total des crédits dont le département des Travaux publics disposera pour réaliser sa politique d'investissement s'élève — sous la réserve énoncée — à 58,465 milliards. Il dépasse de 8,239 milliards, soit 16,6 %, le volume des crédits disponibles en 1977.

Il s'agit d'une croissance remarquable. Elle s'explique surtout par deux décisions du Gouvernement, celle d'octroyer au département un programme d'investissement complémentaire de 2 milliards et celle de permettre l'achèvement accéléré de la Cité administrative de l'Etat à Bruxelles, objectif pour lequel un crédit de 1 milliard 700 millions a été consenti, partiellement hors enveloppe.

La décision de prévoir un programme complémentaire a été prise par le Gouvernement, sur la proposition du Ministre, dans le cadre de la politique d'emploi et de soutien à la conjoncture économique par les investissements publics.

En effet, la conjoncture dans le secteur de la construction n'est pas brillante, même si certaines branches — par exemple, celle de l'habitation individuelle, qui ne concerne pas le département des Travaux publics — connaissent une activité soutenue. Cette situation se traduit notamment par un taux de chômage élevé, qui touche quelque 29 000 travailleurs.

C'est pour cette raison que le Ministre a demandé et obtenu un effort sélectif complémentaire. D'après les estimations prudentes qui ont été faites, en collaboration avec le Bureau du Plan, ce complément serait susceptible de procurer du travail à 2 000 personnes environ.

Les travaux du programme complémentaire figurant dans les documents distribués ont été choisis en fonction des critères suivants : la part importante du coût de la main-d'œuvre dans leur coût total, le court délai de préparation des dossiers et de réalisation des travaux et enfin, bien sûr, leur utilité dans le cadre d'une bonne politique d'investissement. Ces travaux doivent permettre à la fois d'améliorer la qualité des infrastructures, d'augmenter leur longévité et d'éviter les dépenses de réparations tardives qui sont très onéreuses.

C'est ainsi, que les crédits pour ce programme de 1,3 milliard de F destinés au secteur routier seront utilisés pour réaliser des travaux d'aménagement de carrefours, d'installation de barrières de sécurité, d'amélioration des chaussées ornées, de renouvellement de joints de ponts et d'autres travaux également relatifs à l'amélioration de la sécurité des usagers.

In het bouwbedrijf zal een krediet van 400 miljoen aan verbeterings-, moderniserings- of vernieuwingswerken van gemiddelde omvang worden gewijd. Dit zal vooral worden gebruikt voor de woningen van rijkswachters, boswachters, sluiswachters alsmede voor gevangenen.

Op het gebied van de waterwegen is een programma van 300 miljoen uitgewerkt. Dit krediet zal het mogelijk maken talrijke gebreken welke in talrijke uitrustingen en toebehoren van onze riviereninfrastructuur zijn vastgesteld, gedeeltelijk te verhelpen.

De Minister onderzoekt vervolgens de vooruitzichten van de verschillende sectoren van het departement.

Wegenproblemen

De Minister geeft een bondig overzicht van de nieuwe koers die hij aan de oplossing van de wegenproblemen wenst te geven (zie bijlagen 7 en 8).

Tijdens de afgelopen tien jaar heeft de Belgische auto-wegenstructuur een ongekende vlucht genomen en dat was ook nodig.

Ofschoon de openbare opinie wellicht de geleverde inspanning waardeert, hoort men steeds vaker beweren dat op dat gebied het essentiële tot stand gebracht werd en dat de voornaamste doeleinden van het Wegenfonds en van de intercommunale verenigingen bereikt zijn. Het ogenblik is aangebroken om het vraagstuk uit een andere gezichtshoek te bekijken en om onder de aangekondigde grote projecten alleen nog die werken in aanmerking te nemen welke nodig zijn voor een efficiënte voltooiing van het wegennet. Met andere woorden, het moet nu eens uit zijn met de alomtegenwoordige prestige-autoweg.

Men is tot de bevinding gekomen dat het oogmerk van snelheid, vlot verloop en veiligheid, dank zij dat de autoweg kon worden verwezenlijkt, onder sommige voorwaarden kan worden bereikt door middel van snelle verkeerswegen. Deze wegen zijn minder duur, ontzien meer het milieu en in sommige gevallen is het eindresultaat positiever dan bij de traditionele autosnelweg.

Wij mogen ons trouwens niet laten misleiden door woorden: het verschil tussen de autoweg en de snelle verkeersweg is nauwelijks merkbaar. Het heeft iets te maken met de krommingsgraad en het lengteprofiel, dus met normen waarvan de weggebruiker zich doorgaans niet bewust is.

De capaciteiten van beide soorten wegen zijn vrijwel dezelfde.

De Minister heeft reeds bepaalde resultaten op dit gebied geboekt: sommigen verwijten hem zijn stoutmoedigheid, anderen daarentegen zijn schroom. Globaal gezien heeft zijn actie evenwel een positieve weerklank gevonden.

Het verkiezen van snelle verkeerswegen boven de aanvankelijk geplande autowegen, wanneer die keus economisch gerechtvaardigd lijkt, moet gepaard gaan met een versnelde bouw van dat soort wegen. De Ardennen bij voorbeeld kunnen niet wachten tot na 1990 om nu eens eindelijk over een degelijk wegennet te beschikken. Ziedaar een van de doelstellingen van het thans uitgewerkte programma voor prioritaire infrastructuurwerken. Het economische belang daarvan mag niet worden onderschat, zoals thans sommigen wel eens geneigd zijn te doen.

Het spreekt vanzelf dat autowegen zullen worden aangelegd, waar die echt noodzakelijk zijn, doch de thans gehanteerde normen zullen worden toegepast op een kleinere schaal. Hierbij zij aangestipt dat de Belgische autowegen de breedste en de ruimste van Europa zijn.

Op het gebied van het stadsverkeer en in afwachting dat de gemeenschappelijke vervoermiddelen talrijker en efficiënter worden, moeten tijdens de komende jaren de geplande aanpassingen worden uitgevoerd: daarbij mag de

Dans le secteur des bâtiments, le crédit de 400 millions de F sera consacré à des travaux d'aménagement, de modernisation ou de rénovation de moyenne importance. Les principaux bénéficiaires en seront les logements de gendarmes, les maisons forestières et éclusières ainsi que les prisons.

Dans le domaine des voies hydrauliques, un programme de 300 millions a été élaboré. Ce crédit permettra de remédier partiellement aux nombreuses déficiences constatées dans l'état de nombreux équipements et accessoires des infrastructures fluviales.

Le Ministre aborde ensuite les perspectives des différents secteurs du département.

Les problèmes routiers

Le Ministre précise succinctement la nouvelle orientation qu'il désire donner à la solution des problèmes routiers (voir annexes 7 et 8).

La Belgique a connu au cours de la dernière décennie un développement remarquable et nécessaire de son infrastructure autoroutière.

L'opinion publique apprécie probablement l'effort fait mais nombreux sont ceux qui depuis quelque temps considèrent que l'essentiel en la matière a été réalisé et que les objectifs principaux du Fonds des routes et des intercommunales ont été atteints. Le moment est venu de reconsidérer le problème et de ne plus retenir, des grands projets annoncés, que les parties nécessaires à un achèvement efficace du réseau. En d'autres termes, le règne de l'autoroute prestigieuse et omniprésente doit s'achever.

On s'aperçoit actuellement que l'objectif de rapidité, de fluidité et de sécurité que l'autoroute permettait d'atteindre peut l'être, dans certaines conditions, au moyen de routes rapides. Celles-ci, moins coûteuses, plus respectueuses de l'environnement, offrent dans certaines circonstances un bilan global plus positif que l'autoroute traditionnelle.

Il faut d'ailleurs démystifier les termes: la différence entre l'autoroute et la route rapide moderne est difficilement perceptible. Elle tient à des normes de courbure, de profil en long dont le conducteur qui l'emprunte n'est en général pas conscient.

L'irrigation procurée par ces voies est quasiment équivalente.

Le Ministre a obtenu dans ce domaine certains résultats: d'aucuns lui reprochent son audace, d'autres, au contraire, sa timidité. Cependant, dans l'ensemble, son action semble recueillir un écho positif.

La substitution, là où cela paraît économiquement justifié, de routes rapides aux autoroutes initialement prévues doit aller de pair avec une accélération de leur construction. Les Ardennes, par exemple, ne peuvent attendre les années 1990 pour être convenablement desservies sur le plan routier. Ce sera là un des objectifs du programme d'infrastructures prioritaires qui est élaboré. Il ne faut pas en sous-estimer l'intérêt économique, que certains ont tendance à nier.

Là où la construction d'autoroutes se justifie incontestablement, il y sera bien sûr procédé, mais en réduisant les normes utilisées jusqu'ici. Il convient de signaler que la Belgique a les autoroutes les plus larges et les plus spacieuses d'Europe.

Dans le domaine de la circulation urbaine et dans l'attente de la multiplication des transports en commun et de l'augmentation de leur efficacité, divers aménagements resteront nécessaires dans les prochaines années: il faudra y

heerschappij van de automobielen niet al te zeer opgehemeld worden en er mogen geen dure en milieuonvriendelijke invalswegen worden aangelegd.

Het investeringsprogramma werd opgemaakt met inachtneming van het vijfjarenplan voor openbare investeringen, zoals dat voorkomt in het ontwerp van het Plan 1976-1980 en van de hierboven uiteengezette doelstellingen.

In de autowegen zal een betrekkelijke stilstand komen, terwijl de kredieten voor de modernisering van de bestaande wegen of voor de uitbouw van snelle verkeerswegen aanzienlijk zullen aangroeien. Die kredieten stijgen immers met ongeveer 32 %.

Een en ander wijst op een nieuwe aanpak van het probleem van het gewone wegennet.

Dit laatste heeft ongetwijfeld geleden onder de voorkeursbehandeling die de autowegen tot nog toe kregen.

In dit kleine dichtbevolkte land is dat net evenwel zeer dicht en het heeft niets van zijn nut ingeboet.

Aangezien het in erbarmelijke toestand verkeert, dient men zich in een eerste stadium in te spannen om de als gevaarlijk bekend staande punten te verbeteren.

In een tweede stadium dient men er voor te waken de breedte en het profiel van de wegen te normaliseren. Die inspanning moet gepaard gaan met omleidingen rond de middelgrote steden, ten einde de thans bestaande verkeersknopen te ontwarren en het lange-afstandsverkeer te vergemakkelijken.

Er is echter nog een ander vraagstuk waar de Minister mee begaan is, met name de veiligheid van de fietsers en de bromfietzers. Deze categorie weggebruikers, die zich erg bedreigd voelen door de aangroei van het aantal vierwielers, dient te worden beschermd door een verbetering van de specifieke infrastructuur. De diensten zijn van oordeel dat de beste oplossing erin bestaat het snelle motorvoertuigenverkeer in de mate van het mogelijk gescheiden te houden van dat van de fietsers en de bromfietzers.

Als « première » voorziet het programma van het Wegenfonds in een krediet van 500 miljoen voor de aanleg van rijwielpaden (zie bijlage 9).

Dat krediet moet de aanleg mogelijk maken van meer dan 100 kilometer dergelijke paden, ter aanvulling van die welke normaal in de programma's van het departement zijn opgenomen.

Bij het opmaken van het programma heeft de administratie ervoor gewaakt vooral werken te kiezen die weinig of geen onteigeningen vergen.

Voorts zullen de rijwielpaden voortaan worden gepland bij de aanleg van nieuwe wegen of bij de herstelling van oude wegen, telkens als de plaatselijke omstandigheden zich daartoe lenen.

Namens de bevolking hadden tal van parlementsleden gevraagd een bijzondere inspanning daartoe te leveren. De Minister heeft gemeend op dat verzoek te moeten ingaan.

Hij zal trouwens eerlang een wetsontwerp indienen waarbij het Wegenfonds ertoe wordt gemachtigd de aanleg van rijwielpaden langs provincie- en gemeentewegen voor rekening van de Staat te financieren en uit te voeren in samenwerking met de gemeentelijke en provinciale wegendiensten. Op dit ogenblik kan het Wegenfonds dat niet doen.

De nieuwe paden zullen normaal het tracé van de rijkswegen volgen, maar in sommige gevallen zullen zij, wanneer zulks om financiële, technische of veiligheidsredenen nodig mocht zijn, ervan afwijken om, naargelang van de omstandigheden, bij voorbeeld een verlaten spoorweglijn, een jaagpad of de rand van een provincie- of gemeenteweg te volgen.

procéder sans encourager excessivement le règne de l'automobile et en évitant la réalisation de voies de pénétration coûteuses et destructrices.

Le programme d'investissement a été établi en tenant compte du programme quinquennal des investissements publics figurant au projet de Plan 1976-1980 et des objectifs décrits ci-avant.

Le secteur autoroutier connaîtra une stagnation relative tandis que les crédits destinés à la modernisation des routes existantes et au développement de routes rapides augmenteront fortement. Ils s'accroissent en effet de quelque 32 %.

Il faut y voir l'amorce d'un nouvel effort au profit du réseau routier ordinaire.

Celui-ci a incontestablement souffert de la priorité accordée au secteur autoroutier.

Il est cependant, dans ce petit pays très peuplé, d'une extrême densité et conserve toute son utilité.

Son état laisse à désirer. Dans un premier stade, l'effort sera concentré sur l'amélioration des endroits réputés dangereux.

Dans une seconde phase, on veillera à donner aux voiries des caractéristiques de largeur et de profil normalisées. Cet effort ira de pair avec la réalisation du contournement des villes de moyenne importance afin de les dégorger et de faciliter les trajets à plus grande distance.

Toutefois, il est encore un problème dans ce secteur qui tient particulièrement à cœur au Ministre : celui de la sécurité des cyclistes et des cyclomotoristes. Il convient, par l'amélioration de l'infrastructure spécifique, de protéger cette catégorie d'usagers de la route que l'accroissement du trafic routier menace particulièrement. Les services estiment que le meilleur moyen d'agir consiste à séparer, dans toute la mesure du possible, le trafic motorisé rapide de celui des cyclistes et des cyclomotoristes.

Un crédit de 500 millions, et c'est une « première », a été prévu dans le programme du Fonds des routes pour la construction de pistes cyclables (voir annexe 9).

Ce crédit doit permettre la construction de plus de 100 km de pistes, complémentaires à celles qui sont normalement prévues dans les programmes du département.

Lors de l'établissement du programme, l'administration a veillé à choisir essentiellement des travaux qui ne nécessitent que peu ou pas d'expropriations.

D'autre part, des pistes cyclables seront dorénavant prévues lors de la construction de nouvelles routes ou de la remise en état d'anciennes routes, chaque fois que la disposition des lieux le permettra.

De nombreux parlementaires, traduisant le vœu de la population, avaient demandé un effort particulier en ce sens. Le Ministre a estimé devoir réserver une suite favorable à cette demande.

Il va par ailleurs déposer incessamment un projet de loi autorisant le Fonds des routes à financer pour le compte de l'Etat et à exécuter en collaboration avec les services de voiries communaux et provinciaux, la construction de pistes cyclables sur le domaine des routes provinciales et communales, ce qu'il ne peut faire actuellement.

Les nouvelles pistes suivront normalement le tracé des routes d'Etat, mais s'en écarteront dans certains cas lorsque des raisons financières, techniques ou de sécurité le justifieront pour emprunter, selon les circonstances et par exemple, une assiette délaissée de chemin de fer, un chemin de halage ou le bord d'une route provinciale ou communale.

Die rijwielepaden komen dus in de plaats van die welke normaal langs de rijkswegen zouden zijn aangelegd. Ze zullen een utilitair en geen louter plaatselijk karakter hebben.

De Minister trekt eveneens 200 miljoen uit — een relatief gering bedrag dat echter talrijke mogelijkheden biedt — voor aanplantingen langs de autowegen. Het is immers noodzakelijk zoveel mogelijk de vermindering van het landschapsschoon en de geluidshinder van de overigens onontbeerlijke autowegen te verminderen.

Waterwegen

De kredieten voor deze sector, die 19,188 miljard bedragen (zie bijlage 10), liggen 19 % hoger dan het aangepaste programma van 1977.

De in 1978 geplande werken omvatten de voortzetting van de modernisering van de havens en van de binnenwateren, evenals werken die om economische of veiligheidsredenen onontbeerlijk zijn.

Bijkomende kredieten zullen zeker en vast voorgesteld worden voor een snellere aanleg van de haven van Zeebrugge en voor diverse initiatieven die in het prioritaire infrastructuurplan zijn opgenomen.

Voor Zeebrugge (zie bijlage 11) zal het geplande krediet ten bedrage van 3 miljard op ongeveer 6,250 miljard moeten worden gebracht indien men bij machte wil zijn het Algerijnse aardgas in oktober 1982 te ontvangen.

De naleving van die vervaltermijn is noodzakelijk voor de energievoorziening van ons land, zowel als voor de contractuele verplichting om op dat ogenblik het geleverde aardgas te kunnen ontvangen, zoniet moeten aanzienlijke schade- en interestvergoedingen worden betaald.

Op technisch vlak impliceert zulks de afwerking van de gasterminal en van zowat de gehele voorhaveninfrastructuur, zodat men verplicht is de werken vlugger te laten uitvoeren dan oorspronkelijk was gepland.

Voor die werken moet het grootste deel van de vastleggingen in 1978 gebeuren. De effectieve uitgave zal uiteraard meer gespreid worden.

Het prioritaire infrastructuurplan dat wordt voorbereid zal stellig invloed uitoefenen op de andere projecten van de havensector en op die van andere sectoren die tot de waterwegen behoren.

Nu reeds ligt het krediet voor infrastructuur- en suprastructuurwerken aan de haven van Antwerpen 30 % hoger dan vorig jaar. Zijnerzijds geeft het totale krediet voor de Linkeroever een verhoging met 54 % te zien.

Voor de binnenwateren brengt de voortzetting van het vroegere programma de uitvoering van grote werken met zich, die het Albertkanaal toegankelijk moeten maken voor schepen tot 9 000 ton. Volgens het nieuwe programma zullen deze laatste werken binnen vijf jaar beëindigd zijn. De dienst scheepvaart ziet trouwens zijn kredieten van 700 miljoen naar 1 890 miljoen stijgen.

Voorts zullen nieuwe en belangrijke projecten worden uitgevoerd op de Maas die tot in Namen eveneens bevaarbaar zal worden gemaakt voor schepen tot 9 000 ton. De werken voor de opvoering van de tonnageaart voor het kanaal Hensies-Pommerœul tot 1 350 ton worden voortgezet. Ze zijn van groot belang voor het waterpeil, voor de scheepvaart en, onrechtstreeks, voor de economie. Hetzelfde geldt voor de bouw van een moderne stuwsuis te Grands-Malades, van dijken op de linkeroever te Lixhe, van aanpassingswerken stroomopwaarts Hoei en aan de kaden van de aftakking van de Maas te Luik.

Ook worden grote kredieten uitgetrokken voor verbeteringswerken en werken ter verdieping van de Schelde en voor de bescherming van de kust. Het krediet dat voor de

Ces pistes se substitueront donc à celles qui auraient normalement été construites le long des routes d'Etat. Elles auront un caractère utilitaire et ne seront pas d'intérêt local.

Le Ministre destine également 200 millions — une somme relativement modeste, qui permettra cependant de nombreuses réalisations — aux plantations le long des axes routiers. Il importe en effet d'atténuer, autant que possible, les inconvénients visuels et auditifs des réalisations routières, par ailleurs indispensables.

Les voies hydrauliques

Les crédits pour ce secteur, qui s'élèvent à 19,188 milliards (voir annexe 10), sont en augmentation de 19 % par rapport au programme ajusté de 1977.

Les travaux programmés en 1978 permettront la poursuite de la modernisation des ports et des voies d'eau intérieures ainsi que des réalisations indispensables pour des raisons économiques ou de sécurité.

Des suppléments de crédits seront certainement proposés pour l'accélération de la construction du port de Zeebrugge et diverses initiatives intégrées dans le programme d'infrastructure prioritaire.

En ce qui concerne Zeebrugge (voir annexe 11), le crédit d'un montant de 3 milliards prévu devra être porté à 6,250 milliards environ si l'on veut être en mesure d'accueillir le gaz naturel algérien en octobre 1982.

Le respect de cette échéance s'impose à la fois pour l'approvisionnement énergétique de la Belgique et en raison de l'obligation contractuelle d'être en mesure d'accueillir à ce moment le gaz fourni, sous peine de dommages et intérêts considérables.

Ceci implique, sur le plan technique, l'achèvement du terminal gazier et de presque toute l'infrastructure de l'avant-port, ce qui oblige à accélérer les travaux par rapport au calendrier que l'on pouvait normalement envisager.

La plus grande partie des engagements pour ces travaux doivent être pris en 1978. La dépense effective sera bien entendu plus étalée.

Le plan d'infrastructure prioritaire en préparation aura certainement des effets sur les autres projets du secteur portuaire et sur ceux des autres secteurs qui sont du domaine des voies hydrauliques.

Dès à présent, le crédit destiné aux travaux d'infrastructure et de superstructure du port d'Anvers augmente de 30 % par rapport à l'année précédente. Le crédit global destiné à la rive gauche connaît de son côté une croissance de 54 %.

Dans le domaine des voies d'eau intérieures, la poursuite du programme antérieur entraînera l'exécution de travaux importants qui doivent rendre le canal Albert accessible aux navires de 9 000 tonnes. Selon le nouveau programme établi, les derniers travaux seront terminés dans 5 ans. L'Office de navigation voit d'ailleurs ses crédits passer de 700 à 1 890 millions.

Par ailleurs, de nouveaux projets importants vont être exécutés sur la Meuse qui, jusqu'à Namur, sera également rendue accessible aux navires de 9 000 tonnes. La mise à 1 350 tonnes du canal Hensies-Pommerœul sera poursuivie. Ces réalisations présentent un grand intérêt pour l'étiage, la navigation et, indirectement, la vie économique. Il en est ainsi de la construction d'une écluse-barragée moderne à Grands-Malades, de digues sur la rive gauche à Lixhe, d'aménagements en amont de Huy et aux quais de la dérivation de la Meuse à Liège.

Des crédits importants sont également prévus pour l'amélioration et l'approfondissement de l'Escaut et la défense côtière. Le crédit prévu pour le Haut-Escaut permettra

Bovenschede wordt uitgetrokken, zal het mogelijk maken de werken voor de opvoering van de tonnemaat tot 1 350 ton tussen Gent en Doornik te beëindigen. Tegelijkertijd zullen de Antwerpse havenuitbreidingswerken op de Linkeroever worden voortgezet.

Stuwdammen

In deze sector voorziet het programma in de afwerking van het Eau d'Heure-complex, de verbetering van de uitrusting voor watervoorziening vanaf de Vesder en geologische onderzoeken aan de hand waarvan nieuwe stuwdammen zullen worden gelocaliseerd, die bestemd zijn voor de drinkwatervoorziening of voor regeling van het waterpeil van de rivieren. Ter zake moet onverwijld een beslissing worden genomen: wij moeten water opslaan, want het is ontegensprekelijk een natuurlijke rijkdom.

De ontwerp-begroting voorziet daarenboven in kredieten voor onteigeningen en voorbereidende werken in verband met kunstwerken waarvoor de bouw vanaf 1979 is gepland (wegwerken van het niveauverschil te Strépy, stuwdammen in de Eau noire en de westelijke arm van de Ourthe).

Bestrijding van de overstromingen

De Minister is ten eerste begaan met dit probleem. Hier toe en overeenkomstig het tienjarenplan 1977-1986 voor de aanleg van de stormstuw ter bescherming van het Scheldebekken — een plan dat hij wil naleven — (zie bijlage 12) is een krediet van 1 400 miljoen uitgetrokken. Het bedrag voor de onteigeningen, welke onder een ander artikel ressorteren, is hierin niet begrepen.

De Ministerraad heeft overigens op 25 november 1977, op voorstel van de Minister, de oprichting van vier werkgroepen goedgekeurd:

- de eerste, die maandelijks zal vergaderen, zal de uitvoering van het plan voor de versteviging van de dijken volgen. Zij bestaat uit de commissarissen van de aankoopcomités van onroerende goederen en een vertegenwoordiger van de Minister van Vlaamse Aangelegenheden;

- de tweede, die door de kabinetschef van de Minister van Openbare Werken wordt voorgezeten, moest een wetsontwerp tot herziening van de polderwet uitwerken. Vertegenwoordigers van de departementen van Landbouw, Binnenlandse Zaken en Vlaamse Aangelegenheden hebben deel uitgemaakt van deze werkgroep, die reeds klaar is met haar opdracht.

- de derde is samengesteld uit vertegenwoordigers van de ministeries van Landsverdediging, Binnenlandse Zaken en Openbare Werken; ze zal zich bezighouden met de verbetering van de samenwerking tussen die ministeries voor het nemen van urgentiemaatregelen bij overstromingen;

- de vierde werkgroep tanslotte omvat vertegenwoordigers van de ministeries van Openbare Werken, Landbouw en Gewestelijke Aangelegenheden; deze zal de invloed van de onbevaarbare waterlopen op de overstromingen bestuderen.

Zoals hierboven gezegd, heeft de tweede werkgroep reeds haar opdracht beëindigd. Het wetsontwerp betreffende de uitvoering van alle werken in verband met het bouwen, het verstevigen en het onderhouden van de dijken evenals van alle veranderings- en aanpassingswerken aan de overstromingsbekkens werd door de Ministerraad op 16 december 1977 goedgekeurd.

De bepalingen van dat wetsontwerp zijn van toepassing op alle werken aan dijken. Er wordt helemaal geen onderscheid gemaakt tussen de dijken van de Staat, de dijken van de lagere besturen, de polderdijken en de private dijken die in de polders zijn opgenomen. In dringende gevallen kunnen de werken volgens het ontwerp, haast onmiddellijk

l'achèvement de sa mise au gabarit de 1 350 tonnes de Gand à Tournai. Simultanément, les travaux d'extension du port d'Anvers seront poursuivis sur la rive gauche.

Les barrages

Dans ce secteur, le programme prévoit l'achèvement du complexe de l'Eau d'Heure, l'amélioration des équipements de fourniture d'eau à partir de la Vesdre et des reconnaissances géologiques devant permettre l'appréciation de sites de nouveaux barrages destinés, soit à l'alimentation en eau potable, soit au soutien d'étiage des rivières. Une décision en la matière doit être prise sans retard: nous devons stocker l'eau qui constitue incontestablement une richesse naturelle.

La projet de budget prévoit en outre des crédits à affecter à des expropriations et travaux préliminaires concernant des ouvrages pour lesquels les travaux de construction sont prévus à partir de 1979 (rachat de la chute de Strépy, barrages de l'Eau noire et de l'Ourthe occidentale).

La lutte contre les inondations

Le Ministre attache une grande importance à ce problème. Dans ce but et conformément au plan décennal 1977-1986 pour la réalisation de la protection du bassin de l'Escaut contre les marées-tempêtes de la mer du Nord, qu'il entend respecter (voir annexe 12), un crédit de 1 400 millions a été prévu. Le montant des expropriations, qui ressortent à un autre article, n'est pas compris dans cette somme.

Le Conseil des ministres a par ailleurs approuvé le 25 novembre 1977, sur la proposition du Ministre, l'installation de quatre groupes de travail:

- le premier, qui se réunira mensuellement, suivra l'exécution du programme de consolidation des digues. Il comprendra les commissaires des comités d'acquisition d'immeubles et un représentant du Ministère des Affaires flamandes;

- le deuxième, présidé par le chef de cabinet du Ministre des Travaux publics, devait élaborer un projet de loi portant révision de la loi sur les polders. Des représentants des départements de l'Agriculture, de l'Intérieur et des Affaires flamandes ont fait partie de ce groupe de travail qui a déjà terminé sa mission.

- le troisième, composé de représentants des ministères de la Défense nationale, de l'Intérieur et des Travaux publics, s'occupera de l'amélioration de la collaboration entre ces ministères pour la prise de mesures d'urgence en cas d'inondation;

- le quatrième groupe de travail enfin, comprenant des représentants des Ministères des Travaux publics, de l'Agriculture et des Affaires régionales, étudiera l'incidence des voies non navigables sur les inondations.

Ainsi qu'il vient d'être mentionné, le deuxième groupe de travail a déjà terminé sa mission. Le projet de loi relatif à l'exécution de tous travaux de construction, de consolidation et d'entretien de digues ainsi que de tous travaux d'aménagement et d'adaptation de bassins d'inondations contrôlés a été approuvé par le Conseil des ministres, le 16 décembre 1977.

Les dispositions de ce projet de loi sont applicables pour tous les travaux aux digues. Elles ne font aucune distinction entre les digues de l'Etat, les digues d'administrations subordonnées, les digues poldériennes et les digues privées reprises dans les polders. Dans les cas urgents, ce texte permet d'exécuter quasi immédiatement les travaux; dans

lijk worden uitgevoerd; in de andere gevallen is een termijn vastgesteld van één maand, hetgeen nog zeer kort is.

Geler op het feit dat de Staat verantwoordelijk kan worden gesteld voor overstromingen, zelfs wanneer het niet gaat om een breuk in de dijken van de Staat, kan deze laatste, door het opleggen van een erfdienstbaarheid van openbaar nut, de werken uitvoeren waar die nodig zijn.

De erfdienstbaarheid welke gevestigd wordt op de plaatsen waar gewerkt wordt, doet helemaal geen afbreuk aan de rechten van de eigenaars die, in bepaalde gevallen, om de onteigening kunnen verzoeken.

Zijnerzijds mag de Staat tot onteigeningen overgaan ten einde gelijdelijk eigenaar te worden van alle dijken, hetgeen de bedoeling op lange termijn is.

De Staat zal dus bevoegd zijn om alle dijken te beheren, zelfs zonder er eigenaar van te zijn.

Tenslotte heeft de Ministerraad, om tijd te winnen bij de behandeling van de dossiers en om de werkzaamheden te bespoedigen, de Minister gemachtigd om, zonder een beroep te doen op de ministercomité's ad hoc, beperkte offertes uit te schrijven, wanneer het gaat om werken ter versteviging van de dijken.

Aldus zal men binnenkort over een degelijk instrument voor een dynamisch dijkenbeleid kunnen beschikken.

De Regie der Gebouwen

Deze regie heeft tot taak gronden en gebouwen aan de Staat te bezorgen voor zijn diensten, voor andere overheidsdiensten en voor het onderbrengen van bepaalde personeels-categorieën.

Nog al te vaak is het personeel slecht geïnstalleerd. Het werd met de tijd in de steden versnipperd, in lokalen die voor zijn taken niet geschikt zijn en in gebouwen die vaak slecht gelegen, verouderd en zowel voor het publiek als voor het personeel zelf moeilijk te bereiken zijn. Die toestand belemmert de doeltreffende werking van de administratie en dient dan ook te worden weggewerkt.

Op de begroting voor 1978 werd 7 miljard 986 miljoen aan investeringskredieten uitgetrokken. (zie bijlage 13). Die kredieten bedroegen 7,030 miljard in 1977. De verhoging is dus gering.

Toch zal een bijzondere inspanning kunnen worden geleverd voor het afwerken van het Rijksadministratief Centrum, dat zo spoedig mogelijk dient klaar te komen ten einde de reeds verrichte enorme investeringen te valoriseren. Daaraan zal 1,7 miljard worden besteed.

Dergelijke gigantische, ongezellige en moeilijk te beheren gebouwen worden in de toekomst beter niet meer opgetrokken. Kleinere eenheden die werkelijk tot de stadsstructuur behoren, verdienen de voorkeur.

Of die gebouwen dienen te worden opgetrokken dan wel aangekocht is een accuut en ingewikkeld probleem.

De neiging bestaat om aan te kopen wanneer zich interessante gelegenheden voordoen. Het nadeel van die werkwijze is echter dat aldus kapitaal belegd wordt dat de werkgelegenheid ten goede zou kunnen komen. De Minister meent dan ook dat die methode slechts in geringe mate moet worden aangewend, namelijk wanneer een kennelijk voordeel bestaat, wanneer de beschikbare gronden schaars en duur zijn of wanneer het niet wenselijk is bijkomende gebouwen op te trekken.

In het kader van het aanvullend programma zal een krediet van 400 miljoen besteed worden aan kleine arbeidsintensieve werken.

De ook uit de begroting voor 1978 blijken structurele ontoereikendheid van de aan de Regie der Gebouwen toegekende investeringskredieten vindt haar oorsprong in het

les autres cas, le délai est d'un mois, ce qui est encore très court.

L'Etat est à même d'exécuter les travaux où ils s'avèrent nécessaires par l'établissement d'une servitude d'utilité publique, étant donné que sa responsabilité est mise en cause en cas d'inondations, même s'il ne s'agit pas d'une rupture de digues de l'Etat.

La servitude établie aux endroits où l'on travaille ne porte nullement atteinte aux droits des propriétaires qui peuvent exiger l'expropriation dans certains cas.

De son côté, l'Etat est habilité à procéder à des expropriations, de façon à pouvoir devenir progressivement propriétaire de toutes les digues, ce qui est bien l'intention à long terme.

L'Etat aura donc le pouvoir de gérer toutes les digues sans en être propriétaire.

Enfin, pour gagner du temps dans le traitement administratif des dossiers et activer les travaux, le Conseil des ministres a autorisé le Ministre à lancer, sans devoir faire appel aux comités ministériels ad hoc, des appels d'offres restreints, lorsqu'il s'agit de travaux de consolidation des digues.

On disposera ainsi à bref délai d'un bon instrument de politique volontariste dans le secteur des digues.

La Régie des bâtiments

Cette régie a pour mission de mettre à la disposition de l'Etat les terrains et bâtiments nécessaires à ses services, aux services publics et au logement de certaines catégories de personnel.

Les fonctionnaires sont, encore actuellement, souvent mal installés. Ils ont été éparpillés au fil du temps à travers les villes, dans des locaux mal adaptés à leurs tâches et des immeubles souvent mal situés, vétustes, dont l'accessibilité est malaisée pour le public comme pour eux. Il faut remédier à cette situation qui nuit à l'efficacité de l'action administrative.

Le montant des crédits d'investissement inscrits au budget pour 1978 est de 7 milliards 986 millions (voir annexe 13). En 1977, il était de 7,030 milliards. La croissance est donc faible.

Il permettra néanmoins de faire un effort particulier pour l'achèvement de la Cité administrative de l'Etat, qu'il convient de terminer dans les meilleurs délais afin de rentabiliser les investissements énormes déjà consentis. Il y sera consacré un montant de 1,7 milliard.

A l'avenir, il conviendra certes d'éviter d'entreprendre la construction de tels bâtiments gigantesques, peu humains et dont la gestion est difficile. Des unités plus réduites et mieux intégrées dans le tissu urbain doivent leur être préférées.

Le problème complexe de savoir si ces immeubles doivent être construits ou achetés se pose avec acuité.

La tentation est grande de procéder à des acquisitions quand des occasions favorables se présentent. Ce procédé présente cependant des inconvénients et notamment celui d'immobiliser des capitaux qui pourraient être favorables à l'emploi. Le Ministre estime qu'il ne faut y recourir que de manière limitée, quand l'avantage est incontestable, lorsque le terrain disponible est rare et coûteux ou que la construction de bâtiments supplémentaires est inopportune.

Dans le cadre du programme complémentaire, un crédit de 400 millions sera affecté exclusivement à l'exécution de petits travaux qui font appel à une main-d'œuvre nombreuse.

L'insuffisance structurelle — à laquelle le budget de 1978 n'échappe pas — des crédits d'investissement octroyés à la Régie des bâtiments a pour origine le plan. Elle a pour

Plan. Daardoor worden de uitvoeringstermijnen van de door de departementen aangevraagde gebouwen uitermate verlengd en wordt de Staat genoopt hoge bedragen aan huurgelden te besteden.

Dank zij het sedert 1974 gevoerde beleid van verlaging van de te hoge huurgelden zijn de desbetreffende kredieten voor 1978 (2 miljard 717 miljoen) aanzienlijk minder gestegen dan in de vorige jaren, al blijven ze in absolute cijfers veel te hoog. Toch zou het op lange termijn rendabeler zijn meer middelen voor investeringen te besteden, ten einde die nutteloos uitgegeven kredieten te verminderen.

De uitvoering van deze begroting moet vooruitgang brengen in de grote infrastructuur. De Minister heeft daarbij doeltreffendheid en rendabiliteit voor de nationale gemeenschap op het oog gehad.

Een geschikte infrastructuur ligt aan de basis van de economische ontwikkeling.

Het departement van Openbare Werken werkt aan die ontwikkeling mee. Het is een boeiende taak.

II. — ALGEMENE BESPREKING

1. Algemeenheden

Vragen :

Welke initiatieven denkt de Minister te nemen om, bij de vervulling van zijn taak, de werkgelegenheid te bevorderen ?

Het is bekend dat in een periode van laagconjunctuur een politiek van openbare werken aangewezen is .

* * *

Hoeveel arbeidsplaatsen hoopt de Minister te kunnen scheppen, rekening houdend met het bedrag van zijn begroting, namelijk 58 miljard + 8 miljard in 1978 ?

Antwoord :

Van bij zijn aantreden heeft de Minister ervoor gezorgd dat de kredieten voor werken van minder dan 50 miljoen sneller werden vastgelegd, zodat bij de uitvoering van de begroting voor 1977 voorrang werd gegeven aan de plannen die de gunstigste invloed hadden op de werkgelegenheid.

Bovendien ging zijn aandacht eveneens naar dit probleem bij de uitwerking van het investeringsprogramma voor 1978.

Dank zij de toeneming van het investeringsprogramma, waarvan de uitgaven van 50 op 56 miljard werden gebracht, kan de inspanning van de overheid worden gehandhaafd in de bouwsector waar de vraag van overheidswege sedert 1972 en ondanks de crisis constant blijft en een zelfde arbeidsvolume waarborgt.

Het aanvullend programma van 2 miljard werd goedgekeurd om de werkgelegenheid te bevorderen; dit programma zal uitsluitend worden besteed aan kleine arbeidsintensieve werken. Het zal werk bezorgen aan ongeveer 2 000 werknemers.

Daarenboven is ook de aanzienlijke verhoging van de onderhoudskredieten op de begroting voor 1978 zeer gunstig voor de werkgelegenheid.

Het Departement van Openbare Werken verleent dus alle mogelijke medewerking bij de bestrijding van de werkloosheid, waaraan door de Regering de voorrang wordt gegeven.

Vraag :

De gedane inspanningen voor het onderhoud van de wegen zijn lovenswaardig.

Hetzelfde zou moeten gebeuren voor de waterwegen, dijken, stranden en duinen.

conséquence la longueur excessive des délais de réalisation des immeubles demandés par les départements et l'obligation, pour l'Etat, de recourir à une pratique de location onéreuse.

Grâce à la politique de réduction des loyers trop chers qui est menée depuis 1974, les crédits inscrits à cet effet pour 1978 (2 milliards 717 millions), tout en restant beaucoup trop élevés en chiffres absolus, présentent une hausse sensiblement inférieure à celle des années précédentes. Il n'empêche qu'à long terme, il serait plus rentable de consacrer plus de moyens aux investissements afin de réduire ces crédits consommés en pure perte.

L'exécution de ce budget doit permettre de progresser dans l'équipement de la Belgique en grandes infrastructures. Le Ministre l'a conçu dans un souci d'efficacité et de rentabilité pour la communauté nationale.

Une infrastructure adéquate est un des piliers du développement économique.

Le département des Travaux publics contribue à sa construction. La tâche est passionnante.

II. — DISCUSSION GENERALE

1. Généralités

Questions :

Quelles sont les initiatives que le Ministre compte prendre, dans le cadre de ses fonctions, pour relancer l'emploi ?

Nul n'ignore qu'en période de basse conjoncture, une politique de travaux publics est indiquée.

* * *

Compte tenu du montant du budget — 58 milliards + 8 milliards en 1978 —, quel est le nombre d'emplois que le Ministre espère créer ?

Réponse :

Dès son entrée en charge, le Ministre a veillé à ce que les travaux de moins de 50 millions puissent faire l'objet d'un engagement accéléré, privilégiant ainsi dans l'exécution du budget de 1977 les projets qui étaient les plus favorables à l'emploi.

Il a, d'autre part, été attentif à cette question dans l'élaboration du programme d'investissements pour 1978.

L'accroissement du programme d'investissements dont les dépenses passent de 50 à 56 milliards permet la continuation de l'effort que les pouvoirs publics font dans le secteur de la construction où, depuis 1972, malgré la crise, la demande publique reste constante et offre un volume égal de travail.

C'est en se fondant sur ces considérations de promotion de l'emploi que le programme supplémentaire de 2 milliards a été accepté; il sera consacré exclusivement à de petits travaux grands consommateur de main-d'œuvre. Ce programme devrait permettre l'occupation de quelque 2 000 travailleurs.

Enfin, l'importance de la croissance des crédits d'entretien au sein de ce budget pour 1978 est un facteur très favorable à l'emploi.

Le département des Travaux publics concourt donc dans toute la mesure de ses moyens à la politique de lutte contre le chômage à laquelle le Gouvernement accorde la priorité.

Question :

L'effort consenti dans le domaine de l'entretien des routes est louable.

Il devrait s'étendre aussi aux voies hydrauliques, aux digues, aux plages et aux dunes.

Zou dit geen oplossing zijn voor het probleem van de tewerkstelling der werklozen ?

Antwoord :

De Minister is van oordeel dat de tewerkstelling van werklozen door het Rijk voor het onderhoud van de waterwegen, dijken, stranden en duinen, niet mogelijk is.

Buiten het inschakelen van personeel, vergt zulks immers zeer belangrijke investeringen voor de uitbouw van de vereiste infrastructuur en de aankoop van het nodige materieel en materiaal. Dit is hier nog meer het geval dan bij het onderhoud der wegen.

Bovendien dient het personeel nog de vereiste ondervinding te bezitten, om de werken tot een goed einde te kunnen brengen.

Thans worden de onderhoudswerken uitgevoerd door aannemers die in de loop der jaren een ruime ondervinding hebben opgedaan. Sommigen hebben zich zelfs min of meer in deze sector gespecialiseerd.

Vraag :

In hoever beantwoordt het door de Minister opgestelde programma 1978 voor wegen en bevaarbare waterwegen aan de vooruitzichten van het plan 1976-1980 en zal dit programma kunnen worden uitgevoerd binnen de gestelde termijnen ?

Zal de vertraging die i.v.m. dit plan reeds is opgelopen, kunnen ingehaald worden wat de vastleggingen van kredieten betreft ?

Antwoord :

Het plan 1976-1980 werd door het Parlement nooit aangenomen. Het gaat dus om een ontwerp dat thans geactualiseerd wordt. De Regering heeft « streefcijfers » vastgesteld bij het opstellen van het investeringsprogramma voor 1978.

Die cijfers werden berekend op basis van de globale vooruitzichten van het plan per rubriek, van de verwezenlijkingen in 1976 en van het programma voor 1977.

De onderstaande tabel vermeldt de staat van uitvoering van het plan per grote sector van het departement van Openbare Werken en bevat een vergelijking tussen het programma voor 1978 en de door de Regering vastgestelde « streefcijfers ».

Vastgesteld kan worden dat ze ruimschoots werden nagekomen.

Een analytische benadering zou tot grotere verschillen leiden. Er zij echter op gewezen dat het ontwerp-plan thans wordt geactualiseerd en dat in dit kader en in dat van het programma voor prioritaire infrastructuur een nauwere overeenstemming tot uiting zal komen.

Ne serait-ce pas là une solution au problème de la mise au travail des chômeurs ?

Réponse :

En ce qui concerne l'entretien des voies hydrauliques, des digues, des plages et des dunes, le Ministre ne croit pas que la mise au travail de chômeurs par l'Etat soit possible.

En effet, outre la main-d'œuvre il faut aussi — et d'ailleurs encore que pour l'entretien des routes — des investissements très importants pour créer l'infrastructure requise et pour se procurer le matériel et les matériaux nécessaires.

De plus, il convient que le personnel ait l'expérience requise pour pouvoir mener à bien les travaux.

Actuellement, les travaux d'entretien sont exécutés par des entrepreneurs qui ont déjà acquis une grande expérience au cours des années. Certains d'entre eux se sont même plus ou moins spécialisés dans ce secteur.

Question :

Dans quelle mesure le programme pour 1978 établi par le Ministre pour les routes et les voies navigables répond-il aux prévisions du plan 1976-1980 et pourra-t-il être exécuté dans les délais prévus ?

Le retard déjà enregistré par rapport à ce plan pourra-t-il être résorbé en matière d'engagements de crédits ?

Réponse :

Le plan 1976-1980 n'a jamais été adopté par le Parlement. Il s'agit donc d'un projet qui fait actuellement l'objet d'une actualisation. Le Gouvernement a fixé des « chiffres-pilotes » lors de l'élaboration du programme d'investissements pour 1978.

Ces chiffres ont été établis en fonction des prévisions globales du Plan par rubrique, des réalisations de l'année 1976 et du programme de l'année 1977.

Le tableau ci-après indique l'état d'exécution du plan par grand secteur du département des Travaux publics et établit la comparaison entre le programme pour 1978 et les « chiffres-pilotes » que le Gouvernement avait fixés.

Il peut être constaté qu'ils ont été largement respectés.

Une approche analytique donnerait des écarts plus importants. Il y a cependant lieu de rappeler que le projet de plan est en cours d'actualisation et que, dans ce cadre et dans celui du programme d'infrastructure prioritaire, une concordance plus étroite apparaîtra.

	Verwezenlijkingen 1976 — Réalisations 1976	Verwezenlijkingen 1977 — Réalisations 1977	Streefcijfers — Chiffres pilotes	Programma 1978 — Programme 1978	Totaal V76 + V77 + S78 — Total R76 + R77 + P78	Plan 1976-1980	Saldo 1979-1980 — Solde 1979-1980
Wegen. — Routes ...	30 552	27 982	30 289	30 538	89 072	155 398	66 326
Waterwegen. — Voies hydrauliques ...	10 577,5	16 509,5	18 938	19 188	46 275	99 450	53 175
Gebouwen. — Bâtiments ...	6 230,6	7 118	5 886	7 986	21 334,6	28 200	6 865,0
Varia. — Divers ...	479	501	402	753	1 733	—	— 1 733
Totaal. — Total ...	47 839,1	52 110,5	55 515	58 465 (*)	158 414,6	283 048	124 633,0

(*) waarvan een supplement van 2 miljard.

(*) dont un supplément de 2 milliards.

Vraag :

De fysische programma's waren vroeger opgenomen in de begrotingsdocumenten zelf. Zullen de door de Minister medegedeelde en in de bijlage opgenomen programma's integraal worden uitgevoerd of behoudt men zich langs die weg de mogelijkheid voor om ze te wijzigen ?

Antwoord :

Het is juist dat het in de vorm van een parlementair document gepubliceerde begrotingsontwerp vaak het fysische programma omvat van het Wegenfonds, dat ditmaal afzonderlijk werd rondgedeeld.

Die opneming in het verantwoordingsprogramma had echter geen wettelijke waarde, omdat slechts de begrotingswet en de erbij gevoegde tabellen zulk een waarde hebben.

Ditmaal zal het programma gepubliceerd worden in het verslag, dat op dezelfde manier verspreid wordt en dezelfde waarde heeft als het verantwoordingsprogramma van het begrotingsontwerp. Dienaangaande is er dus geen verandering.

Het aanvullende programma, waarvan de nauwkeurige verdeling eveneens werd rondgedeeld, is een innovatie en dient om de geplande werken nauwgezet te doen kennen.

De rondgedeelde programma's zullen vanzelfsprekend zoveel mogelijk worden uitgevoerd. Het zou echter kunnen gebeuren dat vervangingsprogramma's worden opgesteld indien sommige in uitzicht gestelde werken om de ene of de andere reden niet zouden kunnen worden uitgevoerd. Dat is steeds het geval geweest en het is onvermijdelijk. Toch zal van dat procédé zo weinig mogelijk gebruik gemaakt worden.

Vraag :

Is het juist dat heel wat werken in 1977 niet konden worden vastgesteld en dat er nog kredieten beschikbaar blijven ?

Antwoord :

De inlichting volgens welke talrijke voor 1977 voorziene werken niet zouden zijn uitgevoerd, zodat nog kredieten beschikbaar blijven, is niet juist. De kredieten werden volledig opgebruikt. Vanzelfsprekend werd aan bepaalde kredieten een andere bestemming gegeven, aangezien sommige oorspronkelijk voorziene werken om de ene of andere reden in 1977 niet konden worden uitgevoerd.

Bij de voorbereiding van het programma voor 1978 zijn ontwerpen gepland die, behoudens onverwachte moeilijkheden, in de loop van dit jaar zullen kunnen worden uitgevoerd.

Vraag :

Zou de commissie in mei of juni e.k. niet reeds moeten bijeenkomen om het programma van de werken van 1979 en zelfs 1980 voor te bereiden ?

Antwoord :

Uit de overvloedige documentatie die ter hand gesteld werd blijkt dat de Minister er voorstander van is het Parlement zo volledig mogelijk voor te lichten.

Toch mogen verantwoordelijkheid en procedures elkaar niet overlappen, want anders bestaat er gevaar voor verwarring. Het Parlement moet zich over de meerjarenplannen van de Regering uitspreken door middel van de planning.

Question :

Les programmes physiques étaient antérieurement repris dans les documents budgétaires remis par le Ministre et figurant en annexe seront-ils intégralement respectés ou se réserve-t-on, par ce biais, la possibilité de les modifier ?

Réponse :

Il est exact, que, souvent, le projet de budget publié sous forme de document parlementaire comprend le programme physique du Fonds des routes, qui, cette fois, a été distribué séparément.

Cette publication dans le programme justificatif n'avait cependant pas de valeur légale, celle-ci existant uniquement pour la loi budgétaire et les tableaux qui y sont annexés.

Cette fois, le programme sera publié dans le rapport qui est diffusé de la même manière et a la même valeur que le programme justificatif du projet de budget. Il n'y a donc pas de changement à cet égard.

Quant au programme supplémentaire, dont le détail a été distribué également, il s'agit d'une innovation en vue de faire connaître avec précision les travaux envisagés.

Les programmes distribués seront bien entendu respectés dans toute la mesure du possible. Il se pourrait toutefois que des substitutions de projets doivent intervenir si certains travaux prévus ne pouvaient, pour l'une ou l'autre raison, être réalisés. Cela c'est toujours fait et est inévitable. Cependant, ce phénomène sera réduit au minimum.

Question :

Est-il exact que de nombreux travaux n'ont pu être engagés en 1977 et qu'il resterait des crédits disponibles ?

Réponse :

L'information selon laquelle de nombreux travaux prévus en 1977 n'auraient pas été exécutés et qu'il resterait de ce fait des crédits disponibles n'est pas exacte. Les crédits ont été totalement consommés. Certaines réaffectations ont, bien entendu, eu lieu, dans la mesure où des travaux prévus initialement ne pouvaient, pour l'une ou l'autre raison, être engagés en 1977.

Dans la préparation du programme pour 1978 ont été retenus des projets qui, sauf difficultés inattendues, pourront être engagés au cours de cette année.

Question :

Une réunion de la commission ne devrait-elle pas déjà avoir lieu en mai ou en juin prochain pour préparer le programme des travaux de 1979 et même de 1980 ?

Réponse :

L'abondance de la documentation transmise démontre que le Ministre est partisan de l'information aussi complète que possible du Parlement.

Il convient cependant de ne pas télescoper les responsabilités et les procédures sous peine de créer la confusion. C'est par le biais de la planification que le Parlement doit se prononcer sur les options pluriannuelles du Gouvernement.

Overigens kan de begroting normaal slechts bestudeerd worden nadat de Regering ze heeft opgesteld. Die principes zijn eveneens van toepassing op de fysische programma's die erin opgenomen zijn.

Het is niet wenselijk de commissie in mei of juni te doen bijeenkomen, tenzij natuurlijk nieuwe elementen zulks mochten rechtvaardigen. Bij de hervatting van de werkzaamheden van het Parlement zou een vergadering kunnen worden belegd om na te gaan hoever het staat met de uitvoering van de begroting en het investeringsprogramma.

Vraag :

De Gemeenschappelijke Markt verplicht België ertoe zijn markt open te stellen voor de concurrentie van firma's uit de E. E. G.

Sommige buurlanden bieden compensatie aan hun firma's aan die in België werken en aldus zijn toewijzingen aan Belgische bedrijven ontgaan.

Over welke middelen beschikt de Minister om een eerlijke mededinging te herstellen ?

Antwoord :

Buitenlandse mededinging is een ernstige en delicate gelegenheid. Zij is immers aan het groeien in verschillende takken en in verschillende streken van het land.

In de lijn van de Europese instellingen en procedures moet de mededinging aanvaard worden in zoverre zij niet oneerlijk is of niet op discriminatie in de behandeling van de bedrijven steunt, en dat zowel op het stuk van de arbeidsvoorwaarden en de lonen als wat de steun betreft welke bepaalde landen aan hun nationale firma's kunnen verlenen om die in staat te stellen sommige opdrachten in het buitenland te verkrijgen.

Het departement waakt streng voor de naleving — door de buitenlandse ondernemingen — van de arbeidsvoorwaarden en lonen die in België algemeen toepasselijk zijn en verplicht gesteld door de collectieve overeenkomsten.

Tegen steunmaatregelen die de mededinging oneerlijk kunnen maken, kan veel moeilijker opgetreden worden.

Wij moeten via de Europese Gemeenschappen ageren om de afschaffing te verkrijgen van discriminaties die met de geest van het Verdrag van Rome strijdig zijn.

Vraag :

Kan de aannemer voor belangrijke opdrachten verplicht worden een aandeel ervan voor kleine ondernemingen als toeleverancier voor te behouden ?

Antwoord :

Men zou kunnen aannemen dat langs het bijzondere « bestek en voorwaarden », dat enigszins regel tussen de partijen is en waarin de gewenste verplichtingen kunnen worden opgelegd, het mogelijk is te bepalen dat een percentage van de opdracht voorbehouden blijft om aan kleine ondernemingen als toeleverancier te worden toevertrouwd. Dat gebeurt niet. Men ziet trouwens het belang daarvan niet in. Over het algemeen heeft de voornaamste aannemer de keuze al dan niet op eventuele toeleveranciers een beroep te doen.

Het gebeurt nochtans dat b.v. een opdracht voor de bouw van onroerende goederen gesplitst wordt in afzonderlijke aannemingen die met de voornaamste etappes van de opdracht overeenstemmen.

In de praktijk heeft dit systeem nadelen; het kan namelijk de coördinatie bemoeilijken.

Le budget, quant à lui, ne peut raisonnablement être discuté qu'après que le Gouvernement l'a élaboré. Ces principes s'appliquent également aux programmes physiques qu'il comporte.

Une réunion de la commission en mai ou en juin n'est pas opportune sauf, bien entendu, si des éléments nouveaux le justifiaient.

Une réunion pourrait cependant avoir lieu à la rentrée parlementaire pour faire le point de l'exécution du budget et du programme d'investissements.

Question :

Le Marché commun oblige la Belgique à ouvrir son marché à la concurrence des firmes des pays du Marché commun.

Certains pays voisins offrent des compensations à leurs firmes qui travaillent en Belgique et des adjudications ont ainsi échappé à nos entreprises.

De quels moyens dispose le Ministre pour rétablir une concurrence loyale ?

Réponse :

La concurrence étrangère constitue un problème à la fois grave et délicat. Elle tend, en effet, à se développer dans différents secteurs et dans certaines régions du pays.

Il faut, dans la logique des institutions et des mécanismes européens, accepter la concurrence, pour autant qu'elle ne soit pas déloyale ou qu'elle ne s'appuie pas sur des discriminations dans le traitement des entreprises, que ce soit au niveau des conditions de travail et des rémunérations ou de l'aide que certains pays peuvent octroyer à leurs firmes nationales pour les mettre en mesure d'emporter des marchés à l'étranger.

Le département veille strictement au respect par les entrepreneurs étrangers des conditions de travail et de rémunération qui sont d'application générale en Belgique, où elles sont rendues obligatoires par des conventions collectives.

Quant aux mécanismes d'aide qui peuvent rendre déloyale une concurrence, l'action à leur égard est plus difficile.

Il faut agir par le biais des Communautés européennes pour la suppression des discriminations contraires à l'esprit du Traité de Rome.

Question :

Peut-on, dans les marchés importants, imposer à l'entrepreneur de réserver un pourcentage pour les petites entreprises, en sous-traitance ?

Réponse :

On pourrait imaginer que, par le biais du cahier spécial des charges qui est, en quelque sorte, la loi des parties et dans lequel on peut introduire les obligations que l'on souhaite, on prévoit celle de réserver un pourcentage à confier en sous-traitance à de petites entreprises. Cela ne se pratique pas. On ne voit d'ailleurs pas quel intérêt cela pourrait présenter. C'est, en général, l'entrepreneur principal qui a le choix de recourir à d'éventuels sous-traitants.

Il arrive cependant que l'on scinde, par exemple, un marché de construction d'immeubles en entreprises séparées correspondant aux phases principales d'un tel travail.

En pratique, ce système comporte des inconvénients et notamment celui de rendre la coordination difficile.

Voorts is het zo dat het kan gebeuren, wanneer er in een belangrijke opdracht zeer gespecialiseerde gedeelten zijn, dat de aannemer verplicht wordt die speciale werken te laten uitvoeren door een erkende toeleverancier van de desbetreffende subcategorie.

Vraag :

Is het juist dat de Inspectie van Financiën zich in het departement ertoe beperkt de conformiteit van de voorgestelde uitgaven te controleren, maar dat zij zich niet om de wenselijkheid van deze uitgaven noch om de technische kant van de dossiers bekommert ?

Gaat zij haar bevoegdheden niet te buiten ?

Antwoord :

De technische kanten van de dossiers ressorteren niet onder de Inspectie van Financiën. Deze kan nochtans een advies over de wenselijkheid van de uitgaven verstrekken. Haar taak blijft dus niet strikt beperkt tot de controle van de wettelijkheid en van de naleving van de regels.

Het kan gebeuren dat de Inspectie van Financiën haar taak te buiten gaat of die te ruim opvat. Er kunnen zich sommige wijvingen voordoen die niet gedramatiseerd hoeven te worden.

2. Beveiliging tegen overstromingen. — Dijken

Vraag :

Hoever staat het met de uitvoering van het dijkenprogramma ?

Antwoord :

Ter uitvoering van het globale plan tot beveiliging van het Scheldebekken tegen de stormvloed in de Noordzee werd voor 1978 1 400 miljoen op de begroting uitgetrokken.

Vorig jaar werd voor werken 448 miljoen definitief vastgelegd (zie hieronder).

Het volstaat echter niet om op de begroting kredieten uit te trekken; de uitvoering van het programma dient doorlopend en van dichtbij te worden gevolgd. Vier werkgroepen zullen te dien einde worden opgericht.

Een van die groepen zal gelast worden zorgvuldig toezicht uit te oefenen op de uitvoering van het programma. Een andere werkgroep werd belast met het opstellen van het wetsontwerp betreffende de uitvoering van alle werken in verband met de bouw, de versterking en het onderhoud van de dijken, alsmede alle werken betreffende het aanleggen en aanpassen van gecontroleerde overstromingsgebieden. Dat wetsontwerp werd reeds aan de Ministerraad voorgelegd en zal binnenkort in het Parlement worden ingediend.

Een Belgisch studiebureau werd aangewezen met het oog op de uitvoering van het ontwerp betreffende de bouw van de stormvloedkering te Antwerpen: een zeer ingewikkeld technisch probleem, waarvan de studie zonder verwijl aangetak moet worden.

Dijkwerken aanbesteed in 1977

— Kanaal Leuven-Dijle. Oeverversterking R. O. en L. O. te Wijgmaal-Leuven ...	9 548 258 F
— Kanaal Leuven-Dijle. Oeverversterking afwaarts de Zennegatsluis Deel V, Prof. 12-15 ...	10 196 235 F

D'autre part, quand un marché important comporte des aspects très spécialisés, il arrive que l'on impose à l'entreprise de faire exécuter ces travaux spéciaux par un sous-traitant agréé dans la sous-catégorie ad hoc.

Question :

Est-il exact que, dans le département, l'Inspection des Finances ne se contente pas de contrôler la conformité des dépenses proposées mais se préoccupe de l'opportunité de ces dépenses et des aspects techniques des dossiers ?

Ne dépasse-t-elle pas le cadre de ses compétences ?

Réponse :

Les aspects techniques des dossiers ne concernent pas l'Inspection des Finances. Celle-ci peut cependant légitimement donner un avis sur l'opportunité des dépenses. Son rôle n'est pas strictement limité au contrôle de la légalité ou de la régularité.

Il peut arriver que l'Inspection des Finances dépasse sa mission ou l'interprète trop largement. Quelques frictions peuvent en résulter, qu'il ne faut pas dramatiser.

2. Lutte contre les inondations. — Dignes

Question :

Où en est l'exécution du programme des digues ?

Réponse :

Suivant le plan global de protection du bassin de l'Escaut contre les marées-tempêtes de la Mer du Nord, 1 400 millions ont été inscrits au budget pour l'année 1978.

L'an dernier, des travaux ont été engagés définitivement pour 448 millions (voir ci-après).

Toutefois, il ne suffit pas d'inscrire des crédits au budget; il faut aussi suivre de près et en permanence l'exécution du programme. En vue d'atteindre cet objectif, quatre groupes de travail seront constitués.

Un de ces groupes sera chargé de suivre attentivement l'exécution du programme, tandis qu'un autre rédigera le projet de loi relatif à l'exécution de tous travaux de construction, de consolidation et d'entretien des digues ainsi que de tous travaux d'aménagement et d'adaptation de bassins d'inondation contrôlée. Ce projet de loi a déjà été soumis au Conseil des ministres et sera bientôt déposé au Parlement.

Un bureau d'étude belge a été désigné en vue de la réalisation du projet relatif à la construction du barrage-tempête à Anvers, qui constitue en effet un problème technique très complexe, dont l'étude doit donc être entamée tout de suite.

Travaux de digues adjugés en 1977

— Canal Louvain-Dyle. Renforcement berge R. D. et R. G. à Wijgmaal-Leuven	9 548 258 F
— Canal Louvain-Dyle. Renforcement berge en amont de l'écluse du « Zennegat » Partie V, Prof. 12-15 ...	10 196 235 F

— Beneden Nete. Bouw van een nieuwe binnendijk in de Lierse polder	14 332 961 F	— Nèthe Inférieure. Construction d'une nouvelle digue intérieure dans le polder de Lier	14 332 961 F
— Rupel. Dijkversterkingen tussen rijksweg 117 en de Boomse gemeentekaai	2 248 308 F	— Rupel. Renforcement de digues entre la R. N. 177 et le quai communal de Boom	2 248 308 F
— Zeeschelde. Aanbrenging van een damwand op R. O. te Schellebelle	10 530 077 F	— Escaut maritime. Battage d'un rideau de palplanches sur la R. D. à Schellebelle	10 530 077 F
— Beneden Nete. Dijkversterkingen L. O. tussen de wegbrug te Walem en de oude spoorweg te St.-Katelijne-Waver	8 836 482 F	— Nèthe Inférieure. Renforcement de digues R. G. entre le pont routier de Walem et l'ancienne voie ferrée à Sint-Katelijne-Waver	8 836 482 F
— Zeeschelde. Dijkversterkingen R. O. afwaarts de St. Amands- en Mariekerkekaai	9 180 749 F	— Escaut maritime. Renforcement de digues R. D. en aval du quai de St. Amands et Mariekerke	9 180 749 F
— Zeeschelde. Dijkversterkingen R. O. Schelde te Baasrode, Prof. 62-69	15 079 935 F	— Escaut maritime. Renforcement de digues de l'Escaut R. D. à Baasrode, Prof. 62-92	15 079 935 F
— Dijle. Dijkversterkingen afwaarts de Van Kesbeeckbrug en de benedensluis te Mechelen	28 409 264 F	— Dyle. Renforcement de digues en aval du pont « Van Kesbeeck » et de l'écluse inférieure de Malines	28 409 264 F
— Zeeschelde. Bouw van een dijk afwaarts de kerk te Mariekerke	8 282 328 F	— Escaut maritime. Construction d'une digue en amont de l'église de Mariekerke	8 282 328 F
— Zeeschelde. R. O. Dijkversterkingen en waterkering afwaarts Saphia tot afwaarts kant St. Amandskaai	9 538 086 F	— Escaut maritime. R. D. Renforcement de digues et mur d'eau en aval de Saphia jusqu'en aval côté du quai à St. Amands	9 538 086 F
— Kanaal Leuven-Dijle. Aanleggen van een zwaaiikom en oeverbeveiliging R. O. te Kampenhout	24 802 638 F	— Canal Louvain-Dyle. Aménagement d'un bassin de virement et défense de berge sur la R. D. à Kampenhout	24 802 638 F
— Demer. Kalibrerings- en dijkwerken op beide oevers afwaarts Werchter, Prof. 85-147	26 265 288 F	— Démer. Travaux de calibrage et amorce de digues sur les deux rives en amont de Werchter, Prof. 85-147	26 265 288 F
— Grote Nete. Verhoging en versterking dijk L. O. en wederopbouw afwateringsluis van de Gestelbeek	11 943 577 F	— Grande Nèthe. Rehaussement et renforcement de la digue R. G. et reconstruction écluse d'évacuation du Gestelbeek	11 943 577 F
— Durme. Dijkversterkingen R. O. opwaarts Hammebrug	15 799 222 F	— Durme. Renforcement de digues R. D. en amont du pont de Hamme	15 799 222 F
— Nete kanaal. Oeverversterking L. O. afwaarts Nazarethspoorbrug te Lier	17 797 771 F	— Canal de la Nèthe. Renforcement de berge R. G. en aval pont du chemin de fer de Nazareth à Lier	17 797 771 F
— Dijleafleiding. Wegbranden en wegneemen van damwand tussen St. Katelijnepoortbrug en Liersepoortbrug te Mechelen	285 000 F	— Dérivation de la Dyle. Incendie et enlèvement de palplanches entre le pont de la St. Katelijnepoort et le pont de la Liersepoort à Malines	285 000 F
— Zeeschelde. Bouw van een dijk langs de Schelde R. O. op het grondgebied van van de gemeente Bornem tussen kerk van Mariekerke en het gehucht Branst	32 788 466 F	— Escaut maritime. Construction d'une digue le long de l'Escaut R. D. sur le territoire de la commune de Bornem entre l'église de Mariekerke et le hameau de Branst	32 788 466 F
— Zeeschelde: waterkering	137 721 334 F	— Escaut maritime: mur d'eau	137 721 334 F
— Beneden Dijle. Dijkversterkingen te Mechelen opwaarts E.10-brug R. O. en L. O.	23 075 880 F	— Dyle inférieure. Renforcement de digues à Malines en amont du pont E.10 R. G. et R. D.	23 075 880 F
Totaal	432 581 158 F	Total	432 581 158 F

Vraag :

Welk is de toestand van de Schelde- en Rupeldijken (zie bijlage 18) ?

Antwoord :

In de begroting voor 1978 zijn 1 400 miljoen F uitgetrokken voor de dijken met als doel het Scheldebekken te beschermen tegen overstromingen.

De verstevigingswerken zullen uitgevoerd worden volgens de behoeften, aangezien niet overal terzelfdertijd kan worden gewerkt.

Question :

Quelle est la situation des digues de l'Escaut et du Rupel (voir annexe 18) ?

Réponse :

Un crédit de 1 400 millions de F est inscrit au budget pour 1978 pour les digues destinées à protéger le bassin de l'Escaut contre les inondations.

Les travaux de renforcement seront effectués en fonction des besoins, vu l'impossibilité de mettre l'ensemble en chantier.

Daarboven dienen de werken op een zodanige manier te worden gepland dat de streken waar de dijken nog niet verstevigd zijn, gespaard blijven van wateroverlast.

Ongeveer 450 miljoen of meer dan 1/3 van de kredieten zijn bestemd voor de streek van Klein Brabant (rechteroever van de Schelde) en de Rupelstreek.

Tevens heeft de Ministerraad beslist een werkgroep op te richten om de uitvoering van de verstevigingswerken van dichtbij te volgen.

Wat betreft de schade veroorzaakt door overstromingen, voorziet artikel 42 van de wet van 12 juli 1976 in een speciale tussenkomst voor de gemeenten; een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit bepaalt de modaliteiten van de diverse tussenkomsten, de begrotingen waarop deze tussenkomsten dienen te worden aangerekend alsook de uitkerings- en betalingsmodaliteiten.

Vraag :

Het bijblad voor 1977 voorziet in een bijkrediet van 200 miljoen voor de herstelling van allerhande schade veroorzaakt door de vloedgolf van 2 en 3 januari 1976.

Betreft het hier een nieuw krediet ?

Is het waar dat de getroffen en nog geen vergoeding gekregen hebben ?

Antwoord :

In de loop van 1976 werd een krediet van 1 miljard F toegekend voor de herstelling van de schade die teweeggebracht werd door de vloedgolf van 2 en 3 januari 1976.

Dat bedrag is ontoereikend gebleken, o.m. wegens de prijsstijgingen.

Een bijkrediet van 200 000 000 F is noodzakelijk om de aangegane verbintenissen te kunnen naleven.

Vraag :

Dient er gekozen te worden tussen een stormstuw te Oosterweel en een te Niel ? Zou men de twee niet moeten bouwen, voor het geval dat de stormstuw te Oosterweel niet zou werken ?

Antwoord :

Het verhogen van de dijken volstaat inderdaad niet om het ganse Zeescheldebekken een afdoende veiligheid te verzekeren, zoals dit het geval is in Nederland, waar langs de Westerschelde de dijken ontworpen worden met een kruinpeil voor een overschrijdingskans per eeuw van 1 op 40.

Met het verhogen van de dijken tot het peil van 8,00 à 8,50 blijft de kans voor overschrijding 1 op 2 per eeuw.

De optimale veiligheid tegen een buitengewone stormvloed met 1 op 40 overschrijdingskans per eeuw, kan slechts worden verwezenlijkt door een stormvloedkering op de Schelde.

Hiertoe werd inderdaad de bouw van één grote stormvloedkering te Oosterweel en van kleinere stormvloedkeringen o.a. te Niel onderzocht. Als besluit van deze studie kon worden gesteld dat de enige stormvloedkering die het ganse Zeescheldebekken zou beveiligen, te Oosterweel moet gebouwd worden. Een stormvloedkering te Niel beschermt weliswaar een belangrijk gebied nl. dit van het Rupelbekken, maar geeft geen afdoende veiligheid voor het ganse Scheldebekken o.a. afwaarts van Niel.

Il importe en outre d'organiser les travaux de manière à éviter toute surcharge dans les secteurs où les digues n'ont pas encore été renforcées.

Il est prévu quelque 450 millions, soit plus du tiers du crédit pour le Petit Brabant (rive droite de l'Escaut) et la région du Rupel.

Le Conseil des Ministres a également décidé de créer un groupe de travail chargé de suivre de près l'exécution des travaux de renforcement.

En ce qui concerne les dommages causés par les inondations, l'article 42 de la loi du 12 juillet 1976 prévoit une intervention spéciale en faveur des communes. Un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres détermine les modalités des diverses interventions, les budgets sur lesquels celles-ci doivent être imputées ainsi que les modalités d'octroi et de liquidation.

Question :

Le feuillet d'ajustement de 1977 prévoit un crédit supplémentaire de 200 millions pour la réparation des dégâts de toute nature occasionnés par le raz-de-marée des 2 et 3 janvier 1976.

S'agit-il d'un premier crédit ?

Les sinistrés n'ont-ils encore reçu aucune indemnité ?

Réponse :

Au cours de l'année 1976, un crédit de 1 milliard de F avait été accordé pour la réparation des dégâts occasionnés par le raz-de-marée des 2 et 3 janvier 1976.

Ce montant s'est avéré insuffisant, notamment en raison de la hausse des prix.

Un crédit supplémentaire de 200 000 000 F est nécessaire afin de pouvoir honorer les engagements pris.

Question :

Un choix doit-il être fait entre le barrage tempête d'Oosterweel et celui de Niel ? Ne faudrait-il pas les édifier tous les deux pour le cas où celui d'Oosterweel ne fonctionnerait pas ?

Réponse :

Le rehaussement des digues ne suffit pas en effet à procurer une protection suffisante à tout le bassin de l'Escaut maritime, comme c'est le cas aux Pays-Bas où, le long de la « Westerschelde », la hauteur de crête des digues est fixée en fonction d'un risque de dépassement de 1 sur 40 par siècle.

Avec le rehaussement des digues au niveau 8,00 à 8,50, ce risque est de 1 sur 2 par siècle.

La sécurité optimale contre une marée tempête exceptionnelle avec risque de dépassement de 1 sur 40 par siècle ne peut être réalisée que par un barrage tempête sur l'Escaut.

La construction, à cette fin, d'un grand barrage tempête à Oosterweel et de barrages plus petits, entre autres à Niel, a été examinée. Il est permis de conclure de cette étude que le seul barrage tempête qui protégerait tout le bassin de l'Escaut maritime doit être construit à Oosterweel. Un barrage édifié à Niel protégerait sans doute une importante région, à savoir celle du bassin du Rupel, mais ne donnerait pas une protection suffisante à tout le bassin de l'Escaut, notamment en aval de Niel.

Derhalve zou zo spoedig mogelijk worden begonnen met de bouw van een stormstuw te Oosterweel. Aangezien de studie van dit kunstwerk reeds twee à drie jaar zal vergen en de verwezenlijking ervan zeven jaar zal in beslag nemen, heeft de Regering, op voorstel van de Minister, op 25 november ll. reeds besloten een groep van Belgische privé-studiebureaus te belasten met de bestudering van dit plan.

Vraag :

De verhoging van de dijken volstaat niet. Ze moeten aan de kroon 7 m breed zijn.

Antwoord :

Bij het verhogen en versterken van dijken zal wel degelijk gestreefd worden naar het verwezenlijken van een dijkprofiel met een kruinbreedte van 7,00 m. Gans de uitbouw van dit dijktype vergt echter aanzienlijke inspanningen, zowel op het vlak van de materiële verwezenlijking als op het financiële vlak. Tevens maakt de verwezenlijking ervan een belangrijk grotere grondinnname noodzakelijk, wat ontegensprekelijk zijn weerslag zal hebben op de onteigeningen.

Om deze reeds te bespoedigen en werken te kunnen uitvoeren waar het nodig is, werd op voorstel van de Minister, door de ministerraad een wetsontwerp aanvaard, betreffende het uitvoeren van alle werken tot oprichting, versterking en onderhoud van dijken en tot aanleg en aanpassing van gecontroleerde overstromingsbekkens. Dit wetsontwerp zal binnen afzienbare tijd aan het Parlement worden voorgelegd. Wat betreft de uitbouw van het volledig dijkprofiel wordt, daar waar mogelijk, hiertoe dadelijk overgegaan. Op sommige plaatsen evenwel wordt in de eerste instantie overgegaan tot het verhogen van dijken zonder het volledige profiel uit te bouwen. Deze werkwijze is verantwoord enerzijds door de dringendheid om op die plaatsen een voldoende kruinhoogte te verwezenlijken en anderzijds door problemen i.v.m. de onteigeningen, waardoor het niet mogelijk is spoedig een bredere dijk aan te leggen. Het is beter het achtergelegen gebied zo vlug mogelijk te beveiligen door het op het peil van 8,00 op 8,50 te brengen, dan alle inspanningen te concentreren op het onmiddellijk bouwen van het volledige dwarsprofiel.

In een tweede stadium moet dan uiteraard tot de verbreding van deze dijken worden overgegaan.

Vraag :

Was het niet aangewezen om, in het raam van het zogeheten Plan Spitaels, op het departement van Openbare Werken voor de 600 km dijken een permanente wachtdienst op te richten, die onmiddellijk zou kunnen optreden zonder dat men op de privésector een beroep moet doen ?

Antwoord :

Thans wordt, bij het dringend herstellen van dijken, steeds een beroep gedaan op aannemers die in de omgeving reeds aan het werk zijn of belangrijk materiaal ter plaatse hebben. Bij het herstellen zijn daarenboven steeds aannemers betrokken die door de jaren heen een ervaring hebben opgedaan in deze herstellingswerken.

De oprichting door de Staat van een eigen dienst zou in principe wel kunnen overwogen worden. Terzelfder tijd dient er echter op te worden gewezen dat dit geen onmiddellijke oplossing zou betekenen. Het is inderdaad zo dat voor de uitbouw van een dergelijke dienst de nodige tijd en investeringen, evenals de noodzakelijke ervaring nodig zijn.

C'est pourquoi il faudrait entamer le plus tôt possible l'édification d'un barrage à Oosterweel. Étant donné que l'étude de cet ouvrage d'art prendra déjà deux à trois ans et que sa réalisation proprement dite durera sept ans, le Gouvernement a décidé le 25 novembre dernier, sur la proposition du Ministre, de charger un groupe de bureaux d'études privés belges de l'étude de ce plan.

Question :

L'exhaussement des digues ne suffit pas. Elles doivent avoir une largeur de crête de 7 m au moins.

Réponse :

Lors de l'exhaussement et du renforcement des digues on s'efforcera, certes, de réaliser un profil comportant une largeur de crête de 7,00 m. Toutefois, l'exécution complète de ce type de digues exige des efforts considérables, tant sur le plan matériel que financier. Sa réalisation exige aussi des emprises de terrains plus importantes, ce qui se répercute inévitablement sur les expropriations.

Pour pouvoir accélérer celles-ci et exécuter les travaux nécessaires le Conseil des Ministres a accepté, sur la proposition du Ministre, un projet de loi concernant l'exécution de tous travaux de construction, de renforcement et d'entretien des digues, ainsi que l'aménagement et l'adaptation des bassins d'inondation contrôlés. Ce projet de loi sera déposé sous peu au Parlement. En ce qui concerne l'exécution du profil complet des digues, il y est procédé d'ores et déjà aux endroits où cela est possible. Par contre, à certains endroits, on se limite en premier lieu à l'exhaussement des digues sans pour autant réaliser le profil complet. Cette méthode se justifie, d'une part, par l'urgence de réaliser une hauteur de crête suffisante à ces endroits et, d'autre part, par des problèmes d'expropriation, qui rendent impossible la construction rapide d'une digue plus large. Il est préférable d'assurer au plus vite la sécurité des zones limitrophes en portant la hauteur des digues de 8,00 m à 8,50 m, au lieu de concentrer tous les efforts sur la réalisation immédiate du profil transversal complet.

Dans un deuxième stade, il faudra évidemment élargir ces digues.

Question :

Ne conviendrait-il pas de créer au département des Travaux publics, dans le cadre du « Plan Spitaels », un service de garde permanent pour les 600 km de digues, service qui pourrait intervenir immédiatement sans qu'il soit nécessaire de recourir au secteur privé ?

Réponse :

Actuellement pour les réparations urgentes aux digues, on a toujours recours à des entrepreneurs occupés dans les environs ou disposant sur place d'un important matériel. Pour les réparations il est fait appel à des entrepreneurs qui ont acquis au fil des ans une grande expérience dans ce genre de travaux.

L'organisation par l'Etat de son propre service pourrait en principe être envisagée, mais ne constituerait pas — et il faut le souligner — une solution immédiate. Il est certain que l'organisation d'un tel service nécessite du temps, des investissements ainsi que de l'expérience.

Een dergelijke dienst kan dus voor het ogenblik niet worden opgericht.

Daarenboven beschikken de diensten van het departement van Binnenlandse Zaken over manschappen en materieel (civiele bescherming) om snel en daadwerkelijk hulp te bieden.

3. Stuwdammen

Vraag :

Niettegenstaande de bezwaren van de groencomité's moet een stuw worden gebouwd om de lage waterstand van de Maas te verhogen.

Welk beleid zal de Minister van Openbare Werken voeren inzake de bouw van stuwdammen in Wallonië ?

Antwoord :

In een eerste stadium zullen werken worden uitgevoerd die in de algemene behoeften en tevens in dringende parallele doelstellingen voorzien. De kostprijs ervan wordt over de begroting gespreid. Een dergelijke aanpak maakt het mogelijk op korte termijn de bestaande toestand te verbeteren en de weldoende weerslag ervan progressief te spreiden. Tevens kan voortdurend en pragmatisch worden bijgestuurd met de aanvullende middelen die nodig zijn om het resultaat te bereiken, en dat resultaat zelf kan gewijzigd worden naarmate de behoeften evolueren.

De technische en budgettaire programmatie vergt een keuze inzake de te geven voorrang.

a) Inzake verhoging van de waterstand :

1. de stuw in de Eau Noire voorziet in verschillende belangrijke behoeften :

- samen met de Eau d'Heure verhoging van de waterstand van de Samber tot het definitieve peil (8,5 m³/sec.);
- overbevoorrading van het kanaal Charleroi-Brussel tot 1,5 m³/sec., wat een voorwaarde is voor de industriële ontwikkeling van het Centrum-bekken;
- gedeeltelijke bijdrage tot de verhoging van de waterstand van de Maas (+ 7,5 m³/sec.).

2. Een (of meerdere) aanvullende bekken(s) zal (zullen) nodig zijn; het onderzoek dienaangaande wordt voortgezet. Een krediet van 30 miljoen frank wordt op de begroting voor 1978 uitgetrokken voor het onderzoek en voor de geologische verkenning van mogelijke vestigingsplaatsen.

b) Inzake drinkwater :

— Vesder :

Men mag aannemen dat het station van de Vesder nu reeds verzadigd is in geval van een nieuw uitzonderlijk droog jaar en dat het hoe dan ook zo zal blijven tot in 1980, inzonderheid wegens de verhoogde afneming ingevolge de verlenging van de aanvoerleiding tot in Thiba, ten noorden van de Maas.

Een deeloplossing op korte termijn door toevoeging van bijkomende filters zal het behandelingsvermogen van het station van 75 000 op 85 000 m³/dag brengen.

— Gileppe

De stuw in de Gileppe kan een debiet van 73 500 m³/dag bereiken. Thans gaat per dag 37 000 m³/dag van het water van het Gileppestuwwmeer naar de streek van Verviers zonder enige behandeling vooraf. Het gaat naar de industrie

Il est dès lors impossible de créer un tel service à l'heure actuelle.

En outre, les services du département de l'Intérieur disposent de personnel et de matériel (protection civile) permettant un secours rapide et efficace.

3. Barrages

Question :

En dépit des objections émises par les écologistes, un barrage doit être construit pour soutenir l'étiage de la Meuse.

Quelle est la politique du Ministre des Travaux publics en matière de construction de barrages en Wallonie ?

Réponse :

Cette politique consiste à prévoir, dans un premier temps, un ensemble de réalisations s'inscrivant dans le cadre des besoins généraux reconnus et susceptibles de rencontrer simultanément des objectifs parallèles urgents. Tout en assurant l'étalement budgétaire, cette approche permet une amélioration à court terme de la situation existante et une progressivité des effets bénéfiques, autorisant un rajustement permanent et pragmatique des moyens complémentaires à mettre en œuvre pour atteindre le résultat, lui-même susceptible de modification en fonction de l'évolution des nécessités.

La programmation technique et budgétaire nécessite un choix des priorités.

a) En matière de soutien d'étiage :

1. Le barrage de l'Eau Noire rencontre plusieurs objectifs majeurs :

- en conjonction avec l'Eau d'Heure, soutien de l'étiage de la Sambre à sa valeur définitive (8,5 m³/sec.);
- suralimentation du canal Charleroi-Bruxelles, à concurrence de 1,5 m³/sec., condition du développement industriel de la région du Centre;
- contribution partielle au soutien d'étiage de la Meuse (+ 7,5 m³/sec.).

2. un (ou plusieurs) réservoir(s) complémentaire(s) sera (seront) nécessaire(s); les études sont poursuivies; un crédit de 30 millions de F est prévu au budget pour 1978 afin de permettre les investigations et reconnaissances géologiques devant précéder un choix.

b) En matière d'eau potable :

— La Vesdre :

On peut considérer que la station de la Vesdre est, dès à présent, saturée en cas de nouvelle année sèche exceptionnelle et qu'elle le sera en toute circonstance d'ici 1980, du fait notamment de l'accroissement de sollicitation à résulter de la prolongation de l'adduction jusqu'à Thiba, au Nord de la Meuse.

Une solution partielle à court terme, par adjonction de filtres supplémentaires, permettra de porter de 75 000 à 85 000 m³/jour la capacité de traitement de la station.

— La Gileppe

De son côté, le barrage de la Gileppe peut atteindre un débit de 73 500 m³/jour. Actuellement, l'eau provenant du lac de la Gileppe est distribuée dans la région verviétoise, à concurrence de 37 000 m³/jour, sans aucun traitement

zowel als naar particulieren. Derhalve mag gesteld worden dat het Gileppebekken kwalitatief zowel als kwantitatief ver beneden zijn mogelijkheden geëxploiteerd wordt.

In die toestand moet onverwijld verbetering komen door :

— de bouw van een behandelingsstation met een productie van 90 000 m³/dag (drie eenheden van 30 000 m³/dag) onmiddellijk stroomopwaarts de Vervierse agglomeratie;

— daaraan toegevoegd, de bouw van een toevoerleiding van ongezuiverd water voor de industrie, die daaraan werkelijk behoefte heeft;

— splitsing van de bestaande aanvoerleiding om de op-pomping van het uit het aquaduct van de Gileppe afge-tapte water naar de Vesder mogelijk te maken;

— aanleg van een afvoerverbinding tussen het nog te bouwen behandelingsstation bij de Gileppe (stroomafwaarts) en de bestaande aanvoerleiding, om de afvoer van het over-tollige water uit het Gileppestuwbekken naar die aanvoer-leiding mogelijk te maken.

In dat vooruitzicht en los van de voorziening van onge-zuiverd water en van drinkwater voor de streek van Ver-viers, laat de Gileppestuww een ongebruikt volume van 22 500 m³/dag beschikbaar voor de bestaande aanvoerlei-ding (te verlengen ten noorden van de Maas).

Dat programma voldoet op middellange termijn en biedt daarenboven het voordeel dat de watervoorziening, dank zij de geplande onderlinge verbindingen, zelfs bij defect aan een of andere installatie behouden blijft.

— Ourthe

Sinds 1967, het jaar waarin het behandelingsstation van de Ourthe (Nisramont) in gebruik werd genomen, staat de kleine stuw in voor de industrie- en drinkwatervoorziening van de Famenne en het noorden van Luxemburg.

In zijn huidige staat kan het station van Nisramont tot 12 000 m³/dag aan drinkwater produceren.

Rekening houdend met de normale stijging van het ver-bruik en met het verbruik van de nieuwe militaire installa-ties te Marche-en-Famenne mag het station nu reeds als verzadigd worden beschouwd.

De aantrekkelijkste oplossing is de bouw van een stuw-dam in de westelijke Ourthe.

Dat bekken heeft een vermogen van 90 miljoen m³ voor een afwateringsgebied van 400 km² (goede verhouding).

Daardoor :

— kan in een eerste stadium een bijkomend behan-delingsstation (Nisramont II) van 30 000 m³/dag worden ge-bouwd;

— kan het debiet bij een normale waterstand van de Ourthe van 7 op 14 m³/sec. worden gebracht;

— kan nabij Colonster, ter hoogte van de bestaande aan-voerleiding, een behandelingsstation voor de beneden-Our-the worden gebouwd met een onderlinge verbinding en een oppompingsstation; in een eerste stadium zou de uitrusting uit drie eenheden van 30 000 m³/dag bestaan; zodoende zou de aanvoercapaciteit, zonder enige nieuwe leiding, ver-drievoudigd worden ingevolge de onderlinge verbinding tussen de drie stations Vesder, Gileppe en Ourthe, zodat een feilloze watervoorziening gewaarborgd is.

— Stuwen in de Warche

Huidige concessiehouder : UNERG (Esmalux).

Luidens de voorwaarden van het lastenboek tot regeling van de concessie heeft de Staat het recht om onder be-paalde voorwaarden de concessie weder in te kopen.

préalable, tant aux industriels qu'aux particuliers. On peut donc considérer que le réservoir de la Gileppe est large-ment sous-exploité tant sur le plan qualitatif que quanti-tatif.

Cette situation doit être corrigée sans retard par :

— la création d'une station de traitement capable d'une production de 90 000 m³/jour (trois modules de 30 000 m³/jour) immédiatement à l'amont de l'agglomération ver-viétoise;

— la construction, en appendice, d'un feeder d'alimen-tation en eau brute des industries qui en ont un réel besoin;

— le dédoublement de l'adduction existante de façon à permettre le refoulement vers la Vesdre de l'eau prélevée dans l'aqueduc de la Gileppe;

— l'établissement d'une connexion de refoulement entre la station de traitement de la Gileppe à créer (côté aval) et l'adduction existante, de façon à permettre le refoule-ment dans ladite adduction des volumes excédentaires à provenir du réservoir de la Gileppe.

Dans cette perspective, indépendamment de la couverture des besoins de la région verviétoise en eau brute et pota-ble, le barrage de la Gileppe laisse un disponible de 22 500 m³/jour pour l'adduction existante (à prolonger au Nord de la Meuse).

Ce programme, satisfaisant à moyen terme, offre en outre l'avantage, grâce aux interconnexions prévues, de garantir la continuité de la distribution, même en cas d'avarie à l'un ou l'autre équipement.

— L'Ourthe

Depuis 1967, date à laquelle la station de traitement de l'Ourthe (Nisramont) a été mise en service, le petit barrage soutient la fourniture d'eau potable et industrielle en Fa-menne et dans le Nord-Luxembourg.

Dans sa conception actuelle, la station de Nisramont est capable d'une production d'eau potable de 12 000 m³/jour.

Compte tenu de l'accroissement normal de la consom-mation, à majorer des besoins des nouvelles installations militaires de Marche-en-Famenne, il faut considérer que cette station est d'ores et déjà saturée.

La solution la plus intéressante consiste à construire un barrage sur l'Ourthe occidentale.

Ce réservoir offre une capacité de 90 millions de m³ pour un bassin versant de 400 km² (rapport intéressant).

Il permet :

— la création d'une station de traitement supplémentaire (Nisramont II) de 30 000 m³/jour, en première phase;

— le relèvement du débit d'étiage de l'Ourthe de 7 à 14 m³/sec.;

— la création d'une station de traitement de l'Ourthe inférieure dans la zone de Colonster, à hauteur de l'adduc-tion existante, avec interconnexion et station de refoule-ment; en première phase, l'équipement comporterait trois modules de 30 000 m³/jour; de la sorte, sans pose de nou-velles conduites, la capacité de transport de l'adduction se trouverait triplée du fait de l'interconnexion des trois sta-tions : Vesdre, Gileppe, Ourthe, laquelle garantirait par ailleurs une sécurité de fonctionnement remarquable.

— Barrages de la Warche

Concessionnaire actuel : UNERG (Esmalux).

Selon les conditions du cahier des charges réglant la con-cession, l'Etat a le droit de racheter la concession sous certaines conditions.

De dienst die zich met watervoorziening bezighoudt, is van oordeel dat de terugkoopwaarde van de installaties in 1980 een bedrag van 111 200 000 F niet zal overschrijden.

Die stuwdammen, die het voordeel hebben reeds te bestaan, zouden kunnen instaan voor de drinkwatervoorziening van de streek van Malmédy en Sankt-Vith en zij zouden 10 tot 20 000 m³ per dag overlaten voor het noorden van Luxemburg.

Toch moet de aandacht erop worden gevestigd dat :

- een behandelingsstation met een vermogen van 80 000 m³/dag gebouwd moet worden;
- een aanvoerleiding van 60 km lang aangelegd dient te worden;
- het volume tot 10 000 m³/dag beperkt moet worden voor de streek van Marche, hetgeen op middellange termijn ontoereikend is;
- het voor de Staat wenselijk is zich niet te vroeg in een vragende positie te bevinden; men moet dus minstens wachten tot 1980; ook kan de behandelingsinstallatie op de aanvoerleiding niet vóór die datum geplaatst worden, want die investeringen zouden de Staat bij de wederinkoop in een moeilijke positie brengen.

Bijgevolg moet die mogelijkheid op middellange termijn worden aangehouden :

— voor de behoeften van de streek Malmédy en Sankt-Vith;

— voor het belang van de verbinding met het net van de Ourthe.

— Besluit :

De stuwdammen in de Warche, de stuw in de oostelijke Ourthe, de stuw in de Eau Noire en de desbetreffende installaties (behandelingsstations en aanvoerleidingen) vormen een algemene en definitieve oplossing op lange termijn, die de behoeften van Wallonië aan drinkwater dekt en nog een volume aan water beschikbaar laat voor de andere gewesten van het land.

Vraag :

Op lange termijn zijn stuwdammen het goedkoopste middel om aan de behoefte aan water te voldoen.

Reusachtige stuwdammen moeten evenwel worden geweerd, omdat zij het landschap onherstelbaar verminderen, alle economische bedrijvigheid aan beide zijden van de stuwdam onmogelijk maken en het microklimaat wijzigen.

Voorts zal het subgewest waar een stuwdam wordt gebouwd, een economische compensatie moeten krijgen voor de lasten die daaraan verbonden zijn.

Hoe staat het met de stuwdammen in de westelijke Ourthe en in de Alèines ?

De stuwdam in de Haute-Lesse moet worden aangepast aan het vermogen van de rivier.

Met betrekking tot de stuw in de Houille zal contact moeten worden opgenomen met de Franse regering, na de parlementsverkiezingen van maart 1978.

De stuwdam te Nisramont moet worden gebouwd en die streek moet voor industrie en toerisme worden ontsloten.

Antwoord :

Wat betreft de verhoging van de lage waterstand van de Maas doen de stuwdammen in de Eau Noire en in de

Le noyau administratif de l'eau a estimé que la valeur de rachat des installations en 1980 ne devrait pas dépasser 111 200 000 F.

Ces barrages, qui ont l'avantage d'exister, permettraient l'alimentation en eau potable de la région de Malmédy et Saint-Vith et laisseraient un disponible de 10 à 20 000 m³ par jour pour le Nord-Luxembourg.

Toutefois, l'attention doit être attirée sur :

- la nécessité de construire une station de traitement capable de produire 80 000 m³ par jour;
- la nécessité de réaliser une adduction de 60 km;

— la limitation à 10 000 m³/jour pour la région de Marche, ce qui paraît insuffisant à moyen terme;

— l'opportunité pour l'Etat de ne pas se trouver en position de demandeur prématuré; il faut donc au moins attendre 1980; d'autre part, les équipements de traitement d'adduction ne peuvent être réalisés avant cette date, car ces investissements rendraient difficile la position de l'Etat au moment du rachat.

En conséquence, cette perspective est à retenir à moyen terme :

— pour les besoins de la région de Malmédy-Saint-Vith;

— pour l'intérêt de la connexion avec le réseau de l'Ourthe.

— Conclusion :

Les barrages de la Warche, le barrage de l'Ourthe occidentale, le barrage de l'Eau Noire et leurs équipements (stations de traitement et adductions) constituent une solution globale et définitive à long terme couvrant les besoins de la Wallonie en eau potable, tout en laissant un reliquat disponible pour les autres régions du pays.

Question :

Les barrages constituent la solution la moins onéreuse à long terme pour faire face aux besoins en eau.

Il faut cependant écarter les barrages monstrueux qui détruisent le site, stérilisent toute vie économique en amont et en aval et modifient le micro-climat.

D'autre part, la sous-région où est implanté un barrage devrait recevoir une compensation économique pour les servitudes qui la grèvent de ce fait.

Où en sont le barrage sur l'Ourthe occidentale et celui des Alèines ?

Le barrage sur la Haute-Lesse devrait être adapté aux capacités de la rivière.

Au sujet du barrage sur la Houille, les contacts devront être pris avec le gouvernement français après les élections législatives de mars 1978.

Le barrage de Nisramont devrait être construit et la région devrait être équipée sur les plans industriel et touristique.

Réponse :

En ce qui concerne le soutien d'étiage de la Meuse, les barrages de l'Eau Noire et de l'Eau d'Heure n'apportent

Eau d'Heure slechts een gedeeltelijke maar prioritaire oplossing aan de hand; een of meer bijkomende bekkens zullen moeten worden aangelegd. De studies moeten worden voortgezet. Op de begroting voor 1968 zijn kredieten uitgetrokken voor het voorafgaand geologisch onderzoek.

Na de Franse verkiezingen zal een hervatting van de besprekingen over de stuw in de Houille worden overwogen.

Bij de plannen voor de bouw van stuwdammen worden bij wijze van compensatie altijd schikkingen genomen om de nieuw ontsloten plaatsen tot hun recht te doen komen: aanleg van toegangswegen, infrastructuurwerken ter bevordering van toerisme en recreatie, aanpassing van het wegennet.

Vraag :

De Minister verklaarde dat twee of drie stuwdammen zullen worden gebouwd.

Zal dat geen reactie van de zijde der actiegroepen voor natuurbescherming uitlokken? Is de bouw van die stuwdammen in overeenstemming met de met Nederland gesloten verdragen?

Uiteindelijk zal geen enkele stuwdam worden gebouwd en de Waalse gemeenten zullen zonder water blijven.

Werd in het raam van de ruimtelijke ordening daaromtrent overleg gepleegd? Die stuwdammen zijn niet opgenomen in het gewestplan.

Komen de gewestelijke ministeriële comités nog steeds samen om de grote infrastructuurwerken te bespreken?

Antwoord :

In februari 1969 heeft de Koninklijke commissaris voor het waterbeleid zijn eindverslag ingediend over de verbetering van de lage waterstand en de drinkwaterwinning.

Hij komt met name tot het besluit dat het noodzakelijk is stuwdammen aan te leggen in het stroomgebied van de Maas, stroomopwaarts van Namen, met een capaciteit van 200 miljoen m³.

Sindsdien werden nieuwe nota's en bijkomende ramingen bij het dossier gevoegd.

Derhalve werd het probleem in de huidige stand van zaken derwijze aangepakt dat in een eerste fase de werken worden aangevangen die hun plaats vinden in het kader van de hierboven erkende algemene behoeften en die meteen tegemoetkomen aan verschillende dringende doelstellingen: verbetering van de lage waterstand van Sambre en Maas en vrijwaring van de drink- en industriewatervoorziening.

Die werkwijze brengt een oplossing op korte termijn, maar stelt een aanhoudende en pragmatische aanpassing van bijkomende middelen voorop, die moeten worden aangewend om te komen tot het uiteindelijke doel, dat op zijn beurt wijzigingen kan ondergaan naar gelang van de ontwikkeling van de behoeften.

Gelet op de duur van de werken moesten onmiddellijk beslissingen worden genomen in verband met de keuze van de oplossing en de bouwplaats, wilde men te gepasten tijde aan de behoeften kunnen voldoen.

Anderzijds mocht de betrokken bevolking niet in de onzekerheid worden gelaten nopens de genomen beslissingen.

Tegen dergelijke beslissingen rijst onvermijdelijk verzet, maar degenen die het probleem kennen, zien de noodzakelijkheid en de gegrondheid van de beslissingen in.

De betrokken gemeentebesturen werden onlangs van de plannen op de hoogte gebracht.

Bovendien zal over enkele dagen te Couvin een openbare voorlichtingsvergadering worden belegd.

De studie van het gewestplan werd gemaakt vóór de huidige regering tot stand kwam.

qu'une solution partielle mais prioritaire; un ou plusieurs réservoirs complémentaires seront nécessaires. Les études doivent être poursuivies. Des crédits pour reconnaissances géologiques préalables sont prévus au budget pour 1978.

Une reprise des négociations à propos du barrage de la Houille sera envisagée après les élections françaises.

Les projets de construction de barrages sont toujours assortis de dispositions à caractère compensatoire, destinées à mettre les nouveaux sites en valeur: aménagement des abords, création d'infrastructures à finalité touristique ou récréative, adaptation du réseau routier.

Question :

Le Ministre a déclaré que deux ou trois barrages seraient construits.

Cela ne provoquera-t-il pas une réaction des groupes de défense de la nature? D'autre part, cette construction est-elle compatible avec les traités conclus avec les Pays-Bas?

Finalement, aucun barrage ne sera construit et les communes wallonnes resteront sans eau.

Une concertation a-t-elle été organisée dans le cadre de l'aménagement du territoire? Ces barrages ne sont pas prévus au plan de secteur.

Les comités ministériels régionaux fonctionnent-ils toujours pour examiner les grands travaux d'infrastructure?

Réponse :

En février 1969, le Commissaire royal au problème de l'eau a remis son rapport final en matière de soutien d'étiage et de production d'eau potable.

Il conclut notamment à la nécessité de réaliser des barrages sur le bassin hydrographique de la Meuse, en amont de Namur, pour une capacité de 200 millions de m³.

Depuis lors, de nouvelles notes et estimations complémentaires sont venues s'ajouter au dossier.

En conséquence, dans l'ordre actuel des choses, le problème a été abordé de façon à prévoir, dans un premier temps, des réalisations s'inscrivant dans le cadre des besoins généraux reconnus ci-dessus et rencontrant simultanément plusieurs objectifs parallèles urgents: renforcer l'étiage de la Sambre et de la Meuse et garantir l'alimentation en eau potable et industrielle.

Tout en permettant des solutions à court terme, cette approche requiert un rajustement permanent et pragmatique des moyens complémentaires à mettre en œuvre pour atteindre le résultat définitif, lui-même susceptible de modifications inhérentes à l'évolution des nécessités.

Compte tenu de la durée des travaux de construction des ouvrages, des décisions immédiates s'imposaient en ce qui concerne le choix des solutions et des sites afin que les besoins soient couverts en temps opportun.

De leur côté, les populations concernées ne pouvaient rester dans l'incertitude et devaient être fixées.

Pareilles décisions soulèvent inévitablement des oppositions, mais les personnes averties en reconnaissent cependant la nécessité et le bien-fondé.

Les autorités communales responsables ont été renseignées sur les projets.

D'autre part, une séance publique d'information sera tenue à Couvin dans les prochains jours.

L'étude du plan de secteur a été réalisée avant la formation du présent gouvernement.

Aangezien zopas de formele beslissing genomen werd om stuwen in de Ourthe en de Eau Noire te bouwen, kan het gewestplan die werken dus onmogelijk vermelden.

Toch zij opgemerkt dat in het raam van de ruimtelijke ordening nauw overleg plaatsheeft tussen het Ministerie van Openbare Werken en het Staatssecretariaat voor Waalse Streekeconomie in verband met de grote infrastructuurwerken.

Vraag :

In de buurt van de waterbekkens moeten toeristische centra worden opgericht.

Is het waar dat de stuwdam van de Eau d'Heure niet genoeg water kan opvangen? Wie is daarvoor aansprakelijk?

De stuwdam van de Eau Noire is bestemd om de Samber op peil te houden en om Charleroi van drinkwater te voorzien. Zal het derhalve verboden zijn toeristische centra op te richten omdat er anders gevaar voor waterverontreiniging bestaat?

Zullen de gemeenten stroomopwaarts verplicht worden hun afvalwater te zuiveren?

Waarom wordt in artikel 73.05 een bedrag van 1 052 000 000 F uitgetrokken?

Antwoord :

1. Toeristische centra

Toeristische centra zijn welkom in de buurt van de stuwdammen voor zover zij verenigbaar zijn met het begrip waterbekken. Voorbeelden daarvan bestaan o.m. te Engreux (Nisramont) en vooral in de omgeving van de stuwdammen in de Eau d'Heure.

Dat zal tevens het geval zijn met de stuwdam in de Eau Noire, die ongezuiverd water zal opslaan.

2. Stuwdammen in de Eau d'Heure — Voeding

De stuwdammen in de Eau d'Heure moeten de Samber te Charleroi op peil houden en tegelijkertijd de laagstewaterstand van de Maas verhogen.

De nuttige capaciteit van 47 miljoen m³ zal waarschijnlijk in de winter 1979-1980 bereikt worden; eens zover zal de gegarandeerde afvoer te Charleroi stijgen van 1 tot 5 m³/sec.

In 1974 werd toelating verleend om in het lager gelegen meer drinkwater af te tappen tegen 0,25 m³/sec; daardoor zal jaarlijks 8 miljoen m³ verloren gaan; een en ander resulteert in een deficit van 1 m³/sec. in periodes van de seizoenregeling van de waterstand.

In 1975 werd, gelet op de ingebruikneming van de stuwdammen in de Eau d'Heure en met het oog op de bevordering van de petrochemische nijverheid te Feluy, toelating verleend om de afvoer van het kanaal Brussel-Charleroi extra te verhogen met 1,5 m³/sec.

Uit beide voornoemde beslissingen volgt dat de aanvankelijk voor Charleroi gegarandeerde minimumafvoer met de helft is gedaald, nl. 2,5 m³/sec. Door het grote aantal nieuwe functies ontstaat een ingewikkelde situatie waarvan de veranderlijke gegevens niet met elkaar overengebracht kunnen worden en die men moet corrigeren met behulp van nieuwe maatregelen en waarden.

Het gaat dus niet om een gebrekkige conceptie of ontoereikende voorziening van die stuwmeren, doch om een groot aantal nieuwe functionele bestemmingen, waaraan aanvankelijk niet gedacht werd.

Comme la décision formelle d'élever les barrages sur l'Ourthe et sur l'Eau Noire vient d'être prise, le plan de secteur ne peut, dès lors, faire actuellement mention de ces ouvrages.

Cependant, il convient de remarquer qu'une concertation étroite existe, dans le cadre de l'aménagement du territoire, au sujet de l'implantation des grandes infrastructures, entre le Ministère des Travaux publics et le Secrétariat d'Etat à l'économie régionale wallonne.

Question :

Des sites touristiques doivent être créés le long des plans d'eau.

Est-il exact que le barrage de l'Eau d'Heure ne peut pas être convenablement alimenté? Quelles sont les responsabilités à cet égard?

Le barrage de l'Eau Noire est destiné à soutenir l'étiage de la Sambre mais aussi à servir de réserve d'eau potable pour Charleroi. Dès lors, toute implantation touristique sera-t-elle interdite en raison du danger de pollution?

Les communes en amont seront-elles obligées d'épurer leurs eaux usées?

A l'article 73.05, il est prévu un montant de 1 052 000 000 de F. A quelles fins?

Réponse :

1. Sites touristiques

Des sites touristiques sont créés le long des plans d'eau dans la mesure où il n'y a pas incompatibilité avec la fonction de la réserve. On peut le constater notamment à Engreux (Nisramont) et surtout aux barrages de l'Eau d'Heure.

Ce sera encore le cas pour le barrage de l'Eau Noire puisqu'il s'agira d'un réservoir d'eau brute.

2. Barrages de l'Eau d'Heure — Alimentation

Les barrages de l'Eau d'Heure ont été conçus pour soutenir l'étiage de la Sambre à Charleroi et contribuer par la même occasion au relèvement de l'étiage de la Meuse.

La réserve utile de 47 millions de m³ pourra vraisemblablement être constituée au cours de l'hiver 1979-1980; elle devrait porter de 1 à 5 m³/sec. le débit garanti à Charleroi.

En 1974, une prise d'eau potable de 0,25 m³/sec. a été autorisée au lac inférieur, ce qui correspond à une perte de 8 millions de m³/an se traduisant par un déficit de 1 m³/sec. en période de soutien saisonnier.

En 1975, en fonction de la mise en service des barrages de l'Eau d'Heure, une suralimentation du canal de Charleroi à Bruxelles, à concurrence de 1,5 m³/sec. a été admise dans le souci de permettre le développement de la pétrochimie à Feluy.

Il résulte de ces deux décisions intervenues ultérieurement que le minimum d'apport initialement garanti à Charleroi se trouve réduit de moitié, soit 2,5 m³/sec. La multiplication des fonctions crée une situation complexe à variables incompatibles qu'il y a lieu de corriger en apportant des options et valeurs nouvelles.

Il ne s'agit donc pas d'un défaut de conception ou d'alimentation desdits barrages, mais bien d'une multiplication des objectifs fonctionnels, non prévue initialement.

Als eerste correctie zou men kunnen overwegen de streek van Charleroi van drinkwater te voorzien door middel van een apart aftapsysteem, waardoor de afvoer bij laagste waterstand tot 3,5 m³/sec. verhoogd wordt.

3. Stuwdam in de Eau Noire — Toeristische centra

Door watertoevoer over de waterscheidingslijn heen zal de stuwdam in de Eau Noire te Couvin het waterpeil van de Sambre, via de Eau d'Heure, met 5 m³/sec. kunnen doen stijgen; de laagste stand van de Sambre zal aldus op 8,5 m³/sec. worden gebracht. Tegelijkertijd zal de stuwdam het niveau van de Eau Noire en van de Viroin op het gewenste peil houden; deze laatste rivier mondt uit in de Maas te Vireux.

De watervoorraad die in het stuwbekken van de Eau Noire zal worden opgeslagen, zal ongezuiverd zijn, zodat niets in de weg staat aan de vestiging van toeristische centra.

4. Besteding van de onder artikel 73.05 uitgetrokken kredieten

Artikel 73.05 heeft betrekking op de stuwdammen, toevoerleidingen en spaarbekkens.

De volgende werken worden in uitzicht gesteld :

- Installaties tot verhoging van de produktie van water dat bij de stuw in de Vesder te Eupen is behandeld 115 M.
- Verdubbeling van de toevoerleiding Eupen-Membach, eerste fase 96 M.
- Stuwen in de Eau d'Heure :
 - aanvullende uitrusting van de stuwdammen 29 M.
 - aanleg van rotsachtige taluds en vastlegging door bezaaiing en beplantingen 30 M.
 - vlotpontons op het stuwmeer van de Plate Taille 30 M.
 - wegvoorzieningen en diversen 315 M.
- Nieuwe watervoorraden :
 - geologisch onderzoek, onderzoek ter plaatse 80 M.
 - diversen en contractuele herzieningen 357 M.

4. Havens, scheepvaartwegen

1. Werken te Zeebrugge — Parallele kredieten

Vragen :

De stuwdammen die in Wallonië moeten worden gebouwd, zijn belangrijk zowel voor het land als voor het gewest, net zoals de te Zeebrugge geplande werken.

Kan het systeem van parallelle kredieten worden gehandhaafd als men de Rijksfinanciën wil saneren ?

Welk standpunt neemt de Minister in ten aanzien van de financiering van die kredieten ?

* * *

Het is absurd parallelle kredieten toe te kennen voor werken van gewestelijk belang. Die kredieten worden bovendien vaak niet gebruikt.

Une première correction consiste à couvrir les besoins en eau potable de la région de Charleroi par une prise d'eau indépendante de l'Eau d'Heure, d'où le relèvement du débit d'étiage à 3,5 m³/sec.

3. Barrage de l'Eau Noire — Implantation touristique

Par adduction traversant la crête de partage, le barrage de l'Eau Noire à Couvin sera susceptible d'apporter à la Sambre, via l'Eau d'Heure, un soutien d'étiage supplémentaire de 5 m³/sec.; l'étiage minimum de la Sambre sera ainsi porté à 8,5 m³/sec. Simultanément, le barrage soutiendra l'étiage de l'Eau Noire et du Viroin qui se jette dans la Meuse à Vireux.

L'eau stockée au barrage de l'Eau Noire sera uniquement de l'eau brute et toute implantation touristique sera donc possible.

4. Utilisation des crédits prévus à l'article 73.05

L'article 73.05 se rapporte aux barrages, adductions et bassins réservoirs.

Sont notamment prévus les travaux ci-après :

- Equipements destinés à augmenter la production de l'eau traitée au barrage de la Vesdre à Eupen 115 M.
- Dédoulement de l'adduction Eupen-Membach, première phase 96 M.
- Barrage de l'Eau d'Heure :
 - équipements complémentaires des barrages 29 M.
 - aménagement de talus rocheux, ensemencement et plantations 30 M.
 - construction de pontons flottants à la Plate-Taille 30 M.
 - aménagements routiers, revêtements divers 315 M.
- Réserves nouvelles :
 - reconnaissances géologiques, recherche de sites 80 M.
 - divers et révisions contractuelles 357 M.

4. Ports, voies navigables

1. Travaux de Zeebrugge — Crédits parallèles

Questions :

Les barrages à construire en Wallonie ont un caractère à la fois national et régional, au même titre que les travaux prévus à Zeebrugge.

Le système des crédits parallèles pourra-t-il être maintenu si l'on veut assainir les finances de l'Etat ?

Quel est le point de vue du Ministre en ce qui concerne le financement de ces crédits ?

* * *

L'attribution de crédits parallèles pour les travaux d'intérêt régional est absurde. De plus, souvent ces crédits ne sont pas utilisés.

Een aantal werken moeten als van nationaal belang worden beschouwd en er zijn er meer in Vlaanderen doordat daar de drie havens liggen.

Die werken zullen ongetwijfeld de werkgelegenheid in Wallonië stimuleren. Men denke b.v. aan de levering van blokstenen, het gebruik van palen, enz.

Voorts zou Vlaanderen compensaties moeten krijgen omdat het bijdraagt tot de redding van de Waalse ijzer- en staalnijverheid in het kader van de begroting van het Ministerie van Economische Zaken, want de toestand moet in zijn geheel worden gezien en niet per begroting.

* * *

Tegen het systeem van parallelle kredieten kunnen bepaalde beschouwen worden gemaakt. De werken te Zeebrugge en de gasopslag zullen immers het hele land ten goede komen.

Wordt het systeem van parallelle kredieten toegepast, dan dient dit te gebeuren voor alle begrotingen.

Dat systeem zou moeten worden vervangen door een plan van in Wallonië uit te voeren werken.

* * *

Moet het systeem van de parallelle kredieten behouden blijven of veel eerder vervangen worden door een inventaris van de behoeften van alle streken, na advies van het departement van Economische Zaken en van het Planbureau?

* * *

Het beginsel van de compensaties moet worden gehandhaafd, want Wallonië heeft geen enkele gelijkwaardige mogelijkheid inzake industriële ontwikkeling.

De te Zeebrugge geplande werken moeten worden uitgevoerd. Aan Wallonië moet echter, bij wijze van compensatie, een bedrag worden toegekend dat gelijk is aan de helft van de voor die werken verleende bijkredieten. De projecten welke met die aan Wallonië toegekende kredieten gefinancierd zullen worden, moeten worden vastgelegd. De Gewestelijke Economische Raad voor Wallonië zal de passende industriële toepassingen moeten vinden.

* * *

De havens zijn ontegensprekelijk van nationaal belang, maar zij moeten slechts dienen voor de overslag van goederen.

De bijkomende industriële investeringen zijn dus niet meer van nationaal belang en moeten dus gepaard gaan met het oprichten van industriële arbeidsplaatsen in Wallonië.

* * *

Het regeringsontwerp voor Zeebrugge moet worden uitgevoerd, maar de compensaties zouden moeten besteed worden aan de infrastructuur en geen aanleiding geven tot een vernippering van kredieten.

Welke globale uitgave wordt voor die werken in Zeebrugge in uitzicht gesteld?

* * *

De in Wallonië te bouwen stuwdammen zijn, zoals de werken te Zeebrugge, zowel van nationaal als van gewestelijk belang. Vlaanderen heeft dus eveneens recht op compensaties voor de bouw van die stuwdammen.

Un certain nombre de travaux doivent être considéré comme présentant un intérêt national et ils sont plus nombreux en Flandre, du fait que les trois ports y sont situés.

Ces travaux stimuleront incontestablement l'emploi en Wallonie. Que l'on songe par exemple à la livraison de moëllons, à l'utilisation de pieux, etc.

D'autre part, la Flandre devrait recevoir des compensations pour le sauvetage de la sidérurgie wallonne dans le cadre du budget du Ministère des Affaires économiques, car la situation doit être examinée globalement et non par budget.

* * *

On peut faire valoir des objections contre le système des crédits parallèles. En effet, les travaux de Zeebrugge et le gaz stocké bénéficieront à tout le pays.

Si l'on adopte le système des crédits parallèles, il faut le faire pour l'ensemble des budgets.

Il faudrait remplacer le système des crédits parallèles par un plan de travaux à exécuter en Wallonie.

* * *

Le système des crédits parallèles doit-il être maintenu ou plutôt remplacé par un inventaire des besoins de toutes les régions, après avis du département des Affaires économiques et du Bureau du Plan.

* * *

L'idée des compensations doit être retenue car la Wallonie n'a aucune possibilité équivalente en matière de développement industriel.

Les travaux prévus à Zeebrugge doivent être réalisés. Toutefois, un montant égal à la moitié des crédits supplémentaires alloués pour ces travaux doit être accordé à la Wallonie comme compensation. Les projets que ces crédits accordés à la Wallonie serviront à financer devront être déterminés. Le Conseil économique régional wallon devra trouver les utilisations industrielles adéquates.

* * *

Les ports sont incontestablement d'intérêt national mais ils ne doivent servir qu'au transbordement des marchandises.

Les investissements industriels supplémentaires ne sont donc plus d'intérêt national et, dès lors, requièrent la création parallèle d'emplois industriels en Wallonie.

* * *

Le projet du Gouvernement relatif à Zeebrugge doit être réalisé, mais les compensations devraient être affectées aux infrastructures et ne pas donner lieu à un saupoudrage des crédits.

Quelle dépense globale prévoit-on pour les travaux de Zeebrugge?

* * *

Les barrages à construire en Wallonie présentent, comme ceux prévus à Zeebrugge, un caractère à la fois national et régional. La Flandre a donc également droit à des compensations pour la construction de ces barrages.

Uit die diverse interventies leidt de Minister af dat iedereen — ongeacht de meningsverschillen en het verzet die tot uiting zijn gekomen — vurig wenst dat het probleem van de compensaties in verband met de nationale investeringen moet worden terzijde geschoven en dat blijk moet worden gegeven van een voldoende ruime kijk op de zaken opdat elk geweest in het investeringsbeleid van de nationale departementen aan zijn trekken zou komen.

Het standpunt van de Minister is het volgende :

De bouw van de haven van Zeebrugge moet worden bespoedigd.

Voor die haven zullen in 1978 en ook in de loop van de volgende jaren aanzienlijke financiële vastleggingen nodig zijn.

Het ware ondenkbaar dat de beschikbaarstelling van die kredieten de andere geplande infrastructuurwerken, met name in de andere twee gewesten in het gedrang zou brengen.

In die geest werd in december de beslissing genomen door de Regering, die van oordeel was dat het plan voor Zeebrugge moet worden opgenomen in een prioritaire programma van infrastructuurwerken.

Het is de bedoeling op dat gebied op globale en harmonieuze wijze te voorzien in de behoeften van de diverse gewesten.

De bijkomende middelen die voor de verwezenlijking van het plan nodig zijn, zullen worden gevraagd wanneer de Regering het globale programma waarvan de voorbereiding aan de Minister is opgedragen, zal hebben goedgekeurd.

Opeenvolgende beslissingen van de Regering betreffende Zeebrugge

Het eerste document dateert van 1969 en daarin staat dat de uitvoering van werken te Zeebrugge voor een duur van acht jaar was gepland met het oog op een sluis van 60 000 ton, op grond van een jaarlijkse uitgave van 1 miljard frank (gebaseerd op het verslag-Willems van 1960).

De formele regeringsbeslissing viel op 16 januari 1970 nadat de nieuwe verslagen van de heren Verschave en Craen waren uitgewerkt. Die beslissing omvatte de uitrusting van de haven te Zeebrugge voor de toegang van schepen tot 125 000 ton, met inbegrip van de bouw van een sluis en de aanleg van de toegangen. Die beslissing vergde een verhoging van de kredieten voor de openbare werken, aangezien de programmatie van 1 tot 2 miljard frank werd verhoogd gedurende acht jaar.

Het wetsontwerp houdende goedkeuring van het plan 1976-1980 (Stuk Kamer n° 1031/1 van 7 december 1976) voorziet in het volgende voor de haven van Zeebrugge :

« Het programma voor de planperiode heeft betrekking op :

- de bouw van een nieuwe zeesluis;
- het intensiever uitbaggeren van de vaargeulen het Zand, Ribzand en het Scheur;
- het aanleggen van een nieuwe oostelijke en westelijke havendam;
- het gaven van dokken in de achterhaven en ophogen van industriegronden;
- de strandhoofden Zeebrugge-Knokke-Heist. »

Het totaal krediet dat in het ontwerpplan voor de uitvoering van dat programma is uitgetrokken, bedraagt evenwel slechts 9,5 miljard frank.

De ces diverses interventions, le Ministre déduit que le souhait profond de chacun, au-delà des divergences et des oppositions, est que l'on dépasse la problématique des compensations en matière d'investissements nationaux en ayant une vision suffisamment large des choses pour que chaque région trouve son dû dans la politique des départements nationaux en matière d'investissements.

Le point de vue du Ministre est le suivant :

La construction du port de Zeebrugge doit être accélérée.

Il faudra prendre à son profit, en 1978 et au cours des exercices suivants, des engagements financiers très considérables.

Il ne serait pas acceptable que la mobilisation de ces crédits mette en péril les autres projets d'infrastructure envisagés, notamment dans les deux autres régions.

C'est là l'esprit de la décision prise en décembre par le Gouvernement, qui a estimé qu'il fallait donc intégrer le projet dans un programme d'infrastructure prioritaire.

L'objectif est de satisfaire globalement et de manière harmonieuse les besoins des différentes régions dans ce domaine.

Les moyens supplémentaires nécessaires à la réalisation de ce plan seront demandés lorsque le Gouvernement aura approuvé le programme global que le Ministre est chargé de préparer.

Décisions gouvernementales successives concernant Zeebrugge

Le premier document, datant de 1969, dans lequel figure l'exécution de travaux pour Zeebrugge prévoyait la réalisation en 8 ans d'une écluse de 60 000 tonnes sur base d'une dépense annuelle de 1 milliard de francs (basé sur le rapport Willems datant de 1960).

La décision formelle du Gouvernement fut prise le 16 janvier 1970 après que furent élaborés les nouveaux rapports de MM. Verschave et Craen. Cette décision comportait l'équipement du port de Zeebrugge pour l'accès de navires jusqu'à 125 000 tonnes, comprenant la construction d'une écluse et l'aménagement des accès. Elle nécessitait une augmentation des crédits des travaux publics, la programmation étant portée de 1 à 2 milliards de francs pendant 8 ans.

Le projet de loi portant approbation du Plan 1976-1980 (Doc. Chambre, n° 1031/1 du 7 décembre 1976) prévoit ce qui suit pour le port de Zeebrugge :

« Le programme de la période du Plan porte sur :

- la création d'une nouvelle écluse maritime;
- le dragage plus intensif des chenaux dit « het Zand », « Ribzand » et « het Scheur »;
- la construction d'un nouveau môle oriental et occidental;
- le creusement des bassins dans l'arrière-port et le remblayage de terrains industriels;
- les jetées de Zeebrugge-Knokke-Heist. »

L'enveloppe inscrite dans le projet de plan pour la réalisation de ce programme ne s'élève cependant qu'à 9,5 milliards de francs.

De wil van de vorige Regering om de bouw van de haven van Zeebrugge voort te zetten werd geconcretiseerd met de afsluiting van het « raamcontract » in september 1976, dat voorziet in de « bouw van de strandhoofden van de nieuwe voorhaven ».

Op 28 juni 1977 besliste het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie de definitieve L. N. G.-terminal op meer dan 1 500 m buiten de kust in de voorhaven van Zeebrugge op te nemen.

Aangezien de voorlopige terminal, die eveneens bij beslissing van 28 juni 1977 was gepland, niet meer nodig is ingevolge het uitstellen van de eerste L. N. G.-aanvoer tot oktober 1982, legde de Ministerraad van 25 november 1977 principieel de bouw vast van een definitieve terminal die in oktober 1982 in gebruik zou worden genomen.

De bovenstaande beslissingen wijzen erop dat de opeenvolgende regeringen wel degelijk een haven te Zeebrugge wilden.

Economische aspecten

Onafhankelijk van het functioneel evenwicht dat tussen de verschillende zeehaveninfrastructuren van België moet worden bewaard, moet Zeebrugge uitgroeien tot een haven die « roll-on/roll-off »-schepen, methaangastankers, carferries, passagiersschepen en sommige containercargos kan ontvangen.

Een dergelijk type van zeehaven hangt volledig af van de toegankelijkheid en de uitrusting ervan.

Het huidige plan, dat uiteindelijk de tussen 1895 en 1905 gebouwde installaties zal aanpassen aan de hedendaagse behoeften, beantwoordt aan dat doel.

Een snellere opeenvolging van schepen is noodzakelijk wegens de verhoogde kostprijs per uur stilliggen van schepen (50 000 tot 100 000 F per uur).

Onder gelijkaardige technische en economische voorwaarden kan de concurrentiële positie van onze industrieën trouwens slechts gunstig uitkomen met een versnelde levering van grondstoffen, enerzijds, en met een gelijklopende modernisering van de uitvoervoorwaarden, anderzijds. Bijgevolg kunnen die factoren onze economische ontwikkeling in de hand werken.

Het is nodig moderne zeeschepen naar België aan te trekken die, zonder deze investering, onvermijdelijk naar buitenlandse havens zouden stevenen.

De uitvoering van het plan zal ook tot een vermindering van de kostprijs van de ingevoerde energie leiden, ongeacht of het om olie, steenkolen of aardgas gaat.

Voorts zal onze afhankelijkheid van buitenlandse havens, voor zover het ingevoerde energie betreft, worden opgeheven (cf. de recente energiecrisis).

De ontwikkeling van het transitoverkeer (en met name de uitvoer van L. N. G. naar het buitenland) zal nieuwe werkgelegenheid scheppen en de economische activiteit stimuleren.

Kortom, de kosten zullen worden gedrukt zowel op het gebied van de energie als inzake in- en uitvoer en tevens de investeringen en de werkgelegenheid worden bevorderd.

Naast die bijvande economische gevolgen op lange termijn zijn er ook nog rechtstreekse gevolgen die uit de uitvoering van de infrastructuurwerken zullen voortvloeien.

Daarbij zijn met name de volgende industrieën betrokken :

- de steengroeven;
- de ijzer- en staalindustrie;
- de machinebouw.

Verder zal ook de activiteit gestimuleerd worden van de machinebouw, de havenuitrusting en het verhandelen van goederen, de uitrusting van de ter plaatse gevestigde industrieën, de tertiaire sector en de engineering.

La volonté du Gouvernement précédent de continuer la construction du port de Zeebrugge a été concrétisée par la conclusion en septembre 1976 du « Contrat-cadre », qui prévoit « la construction des jetées du nouvel avant-port ».

Le 28 juin 1977, le C. M. C. E. S. a décidé de situer le terminal G. N. L. (gaz naturel liquide) définitif à plus de 1 500 m de la côte et de l'intégrer dans l'avant-port de Zeebrugge.

Comme le terminal provisoire, également prévu par la décision du 28 juin 1977, n'est plus nécessaire par suite du report des premiers arrivages de G. N. L. à octobre 1982, le Conseil des ministres du 25 novembre 1977 a retenu le principe de la construction d'un terminal définitif qui serait opérationnel en octobre 1982.

Les décisions qui précèdent montrent la volonté des gouvernements successifs de construire un port à Zeebrugge.

Aspects économiques

Indépendamment de l'équilibre fonctionnel à maintenir entre les différentes infrastructures maritimes belges, Zeebrugge doit devenir un port pouvant accueillir des navires « roll-on/roll-off », des méthaniers G. N. L., des navires transbordeurs, des paquebots et certains cargos conteneurs.

Un tel type de port maritime est conditionné par son accessibilité et son équipement.

Le plan actuel, qui va enfin adapter des installations construites entre 1895 et 1905 aux nécessités d'aujourd'hui, répond à ces objectifs.

Une rotation accélérée des navires est nécessaire par suite de l'augmentation du coût horaire de l'immobilisation (50 000 à 100 000 F/l'heure).

Par ailleurs, à conditions technico-économiques égales, la position concurrentielle de nos industries ne peut être mise en évidence que par une accélération de la fourniture des matières premières, d'une part, et par une modernisation parallèle des conditions d'exportation, d'autre part. Ces facteurs sont, de ce fait, susceptibles de favoriser notre développement économique.

Il y a lieu d'attirer vers la Belgique un trafic maritime moderne qui, sans cet investissement, s'orienterait inévitablement vers des ports étrangers.

La réalisation du projet aura aussi pour effet de diminuer le coût de l'énergie importée, qu'il s'agisse de pétrole, de charbon ou de gaz naturel.

D'autre part, elle éliminera, en ce qui concerne l'importation d'énergie, la dépendance par rapport aux ports étrangers (voir la crise énergétique récente).

Le développement de trafic de transit, et notamment l'exportation de G. N. L. à l'étranger, créera de nouveaux emplois et stimulera l'activité économique.

En résumé, il s'agit de réduire les coûts, tant dans le domaine de l'énergie, que dans celui des exportations et importations, tout en favorisant l'investissement et l'emploi.

À côté des effets économiques permanents et à long terme, il existe aussi des effets directs liés à la réalisation des travaux d'infrastructure.

Les industries concernées sont, notamment :

- les carrières;
- l'industrie sidérurgique;
- la construction mécanique.

Les activités induites se situent principalement dans le domaine de la construction mécanique, de l'équipement portuaire et de manutention, de l'équipement des industries implantées, du secteur tertiaire et de l'ingénierie.

Financiële aspecten

Voor het programma 1971-1978 was een krediet van in totaal 16 miljard, gespreid over 8 jaar, gepland.

Tot nog toe belopen de definitieve vastleggingen echter slechts 8,8 miljard, want de werken voor de bouw aan de sluis hebben een aanzienlijke vertraging opgelopen; niettemin zal het oorspronkelijke krediet van 16 miljard lang niet voldoende zijn om alle geplande werken uit te voeren.

Het verslag Verschave plande (waarde 1969) :

- 1^{ste} fase : toegankelijkheid voor schepen van 100 000 ton — 19,1 miljard (met overstroombare dammen);
- 2^e fase : toegankelijkheid voor schepen van 150 000 ton — 14,4 miljard;
- 3^e fase : toegankelijkheid voor schepen van 200 000 ton — 4,9 miljard.

Aangepaste cijfers (waarde september 1977) :

- 1^{ste} fase : $19,1 \times 1,85 = 35,3$ M.;
- 2^e fase : $14,4 \times 1,85 = 26,6$ M.;
- 3^e fase : $4,9 \times 1,85 = 9,1$ M.

Bovendien stond het vast dat alle uitvoeringsfasen onderworpen moesten worden aan proefnemingen op mathematische en hydraulische modellen.

Gelet op de vertraging, opgelopen bij de aanleg van de sluis, en op het feit dat de studies de ontoereikendheid van de aanvankelijk geplande lage overstroombare dammen hebben aangetoond, kon de definitieve vormgeving van de toegangseul voor schepen van 125 000 ton pas in september l.l. worden vastgesteld.

Het gaat hier om onoverstroombare dammen die tegelijkertijd een echte voorhaven vormen.

In een realistische raming van de kosten i.v.m. de aanleg van die onoverstroombare dammen wordt van 20 miljard gewaagd (prijzen 1977).

De totale kostprijs van de haven wordt op 46 miljard geraamd (in constante prijzen van 1977), hetgeen tot in 1985 een jaarlijkse vastlegging van gemiddeld 6 miljard F zal vergen.

Technische realisaties tot op heden

De volgende in uitvoering zijnde werken hebben tot op heden de volgende vastleggingen met zich gebracht :

- a) bouw van de zeesluis : 4 341 178 152 F;
- b) bouw van watermuren die toegang verlenen tot de sluis : 1 518 399 804 F;
- c) bouw van kaaimuren voor dokken : 974 312 891 F;
- d) metalen onderdelen voor de sluis : 461 207 836 F;
- e) omleiding van rijksweg 72 ten zuiden van Zeebrugge : 58 237 631 F;
- f) gedeeltelijke overeenkomst 1 — studies : 319 300 000 F;
- g) gedeeltelijke overeenkomst 2 a) — voorbereidende werken oostkust : 120 885 071 F;
- h) gedeeltelijke overeenkomst 2 b) — fase 1 : hydraulische ophoging oostkust : 638 754 613 F;
- i) bouw van de eerste fase van de oostelijke havendam met inbegrip van de werkhaven, werkterrein, enz. : 3 537 360 207 F;

Aspects financiers

Le programme 1971-1978 prévoyait un crédit global de 16 milliards en 8 ans.

A ce jour, les engagements définitifs ne s'élèvent cependant qu'à 8,8 milliards, car les travaux de construction de l'écluse ont subi d'importants retards; il n'en reste pas moins que le crédit initial de 16 milliards s'avère largement insuffisant pour la réalisation de tous les travaux.

Le rapport Verschave prévoyait (valeur 1969) :

- 1^{re} phase : accessibilité à des navires de 100 000 tonnes — 19,1 milliards (avec jetées submersibles);
- 2^e phase : accessibilité à des navires de 150 000 tonnes — 14,4 milliards;
- 3^e phase : accessibilité à des navires de 200 000 tonnes — 4,9 milliards.

Actualisation (valeur septembre 1977) :

- 1^{re} phase : $19,1 \times 1,85 = 35,3$ M.;
- 2^e phase : $14,4 \times 1,85 = 26,6$ M.;
- 3^e phase : $4,9 \times 1,85 = 9,1$ M.

De plus, il était acquis que toutes les phases de l'exécution devaient être subordonnées à des essais sur modèles mathématiques et hydrauliques.

Etant donné le retard dans l'exécution de l'écluse et le fait que les études ont démontré l'insuffisance des jetées basses et submersibles initialement prévues, la conception définitive de l'accès à des navire de 125 000 tonnes n'a pu être arrêtée qu'en septembre dernier.

Il s'agit de jetées insubmersibles qui constituent en même temps un véritable avant-port.

Une estimation réaliste du coût de la construction de ces jetées insubmersibles est de 20 milliards (prix 1977).

L'estimation globale du coût du port s'élève à 46 milliards (prix constants de 1977), ce qui représente un engagement financier moyen de l'ordre de 6 milliards par an jusqu'en 1985.

Réalisations techniques à ce jour

Les travaux suivants sont actuellement en cours d'exécution et ont provoqué à ce jour les engagements suivants :

- a) la construction de l'écluse maritime pour 4 341 178 152 F;
- b) la construction de murs d'eau formant l'accès à l'écluse pour 1 518 399 804 F;
- c) la construction de murs de quai pour darses pour 974 312 891 F;
- d) les ouvrages métalliques de l'écluse pour 461 207 836 F;
- e) la déviation de la R. N. 72 au sud de Zeebrugge pour 58 237 631 F;
- f) le contrat partiel 1 — études pour 319 300 000 F;
- g) le contrat partiel 2 a) — travaux préparatoires côte orientale pour 120 885 071 F;
- h) le contrat partiel 2 b) — phase I : remblayage hydraulique côte orientale pour 638 754 613 F;
- i) la construction de la première phase de la jetée Est y compris le port de travail, le terrain de travail, etc. pour 3 537 360 207 F;

j) levering van blokstenen, eerste fase voor 300 000 000 F.

Totale kostprijs

De totale uitgave bedraagt 45 968 miljoen (in prijzen van augustus 1977, B. T. W. inbegrepen) voor de gezamenlijke werken.

Vraag :

Moet de « Commissie van ecologie » niet belast worden met een studie over het ontwerp « Zeebrugge ».

Wie is belast met de studie van de terminal ?

Antwoord :

In verband met de uitbouw van de haven van Zeebrugge en de weerslag ervan op de omgeving werd op 28 juni 1977 een commissie voor de uitbouw van de « toeristische en recreatieve infrastructuur in de omgeving van Zeebrugge » opgericht o.l.v. de de Minister van Verkeerswezen.

De werkzaamheden van de commissie werden toevertrouwd aan :

1) een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van :

- het Ministerie van Verkeerswezen;
- het Ministerie van Openbare Werken;
- de G. O. M.-West-Vlaanderen;
- de stad Brugge;
- de gemeente Blankenberge;
- de gemeente Knokke-Heist;
- de Maatschappij Brugse Zeevaartinrichtingen (M. B. Z.).

2) een stuurgroep bestaande uit :

- vertegenwoordigers van hogergenoemde werkgroep;
- de parlementsleden van de streek ;
- een vertegenwoordiger van het B. L. O. S. O.;
- een vertegenwoordiger van Leefmilieu;
- een vertegenwoordiger van de Zeevisserij.

Er werden reeds een aantal vergaderingen belegd om de maatregelen te treffen die moeten verhinderen dat de uitbouw van de haven van Zeebrugge belangrijke nadelen meebrengen voor de omgeving.

Daarbij werden volgende punten besproken : de toeristische recreatieparken, de bufferzones, de natuurgebieden en de inplanting van de L. N. G.-terminal.

Deze inplanting werd besproken door de interministeriële werkgroep « Veiligheidsaspecten », waarin vertegenwoordigd zijn :

- het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid;
- het Ministerie van Economische Zaken;
- het Ministerie van Openbare Werken;
- het Ministerie van Volksgezondheid en Leefmilieu;
- het Staatssecretariaat voor Streekeconomie;
- de N. V. Distrigaz en Tractebel (Studiebureau van Distrigaz).

j) la fourniture de moëllons, première phase pour 300 000 000 F.

Coût total

La dépense totale s'élève à 45 968 millions (en prix août 1977, T. V. A. comprise) pour la totalité des travaux.

Question :

La Commission d'Ecologie ne devrait-elle pas être chargée d'une étude sur le projet « Zeebrugge » ?

Qui est chargé de l'étude du « terminal » ?

Réponse :

En ce qui concerne l'influence de l'extension du port de Zeebrugge sur l'environnement, une commission pour le développement de « l'infrastructure touristique et récréative dans les environs de Zeebrugge » a été constituée le 28 juin 1977 sous la direction du Ministre des Communications.

Les travaux de cette commission ont été confiés à :

1) un groupe de travail constitué de représentants des institutions suivantes :

- le Ministère des Communications;
- le Ministère des Travaux publics;
- la S. D. R. de Flandre occidentale;
- la ville de Bruges;
- la commune de Blankenberge;
- la commune de Knokke-Heist;
- la société des installations portuaires de Bruges (M. B. Z.).

2) un groupe dirigeant composé :

- de représentants du groupe de travail précité;
- des parlementaires de la région;
- d'un représentant du B. L. O. S. O.;
- d'un représentant de l'Environnement;
- d'un représentant de la pêche maritime.

Un certain nombre de réunions ont déjà eu lieu en vue de prendre des mesures destinées à empêcher que l'extension de Zeebrugge porte gravement atteinte à l'environnement.

Il y a notamment été question des parcs touristiques de récréation, des zones tampons, des sites naturels et de l'implantation du terminal de G. N. L.

Cette implantation est examinée par le groupe de travail interministériel « Aspect de sécurité », dans lequel sont représentés :

- le Ministère de l'Emploi et du Travail;
- le Ministère des Affaires économiques;
- le Ministère des Travaux publics;
- le Ministère de la Santé publique et de l'Environnement;
- le Secrétaire d'Etat à l'Economie régionale;
- la S. A. Distrigaz et Tractebel (bureau d'étude de Distrigaz).

Zoals ieder ander bouwwerk moet de terminal een bouwvergunning aanvragen bij de bevoegde instanties.

De studie en de uitbouw van de haveninfrastructuur zelf berust bij het Ministerie van Openbare Werken en de T. V. Zeebouw-Zeezand, uitvoerders van het « raamcontract » voor de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge.

De technische uitvoering van de terminal berust bij de N. V. Distrigaz met als studiebureel de N. V. Tractebel.

Vraag :

Naar aanleiding van de werken te Zeebrugge spreekt men onder andere van de bevoorrading in stenen uit Henegouwen. Moet men dan ook niet voorafgaandelijk de wegen en waterwegeninfrastructuur aanpassen met het oog op de aanvoer van dergelijk materiaal ?

Deze vraag betreft vooral het kanaal Brugge-Zeebrugge en de aanpassing van de sluizen.

Voorts moeten ook de wegen tot Zeebrugge worden aangepast en de autosnelweg van Jabbeke tot Zeebrugge worden aangelegd.

Antwoord :

Aangezien de bevoorrading in breukstenen zal gebeuren met drie transportmiddelen (langs de weg, de spoorweg en per schip) en dat ze afkomstig zijn uit verschillende streken in Wallonië zullen terzake geen moeilijkheden rijzen.

Vragen :

Alvorens tot de werken in Zeebrugge over te gaan, moet men de nodige werken tegen de « ontzanding » te Heist en te Knokke uitvoeren.

Omwille van de veiligheid en om esthetische redenen moeten de L. N. G.-opslagtanks (40 à 50 m hoog) ondergronds zijn.

* * *

In het Bulletin van Vragen en Antwoorden werd verzekerd dat de opslagtanks niet hoger zouden zijn dan de normale hoogte der dijken vermeerderd met de hoogte van een gebouw met 3 verdiepingen.

Deze opslagtanks zouden niet boven de dijken mogen uitsteken.

Antwoord :

De werken ter beveiliging van de Oostkust zijn reeds aan de gang. De eerste fase van de zandsuppletie werd vastgelegd in 1977 terwijl de tweede fase is voorzien voor 1978. In 1978 wordt overgegaan tot de bouw van een eerste brik, en in 1980 volgt de tweede. Voor de bescherming van de Oostkust zal dus samen 3 miljard worden uitgetrokken.

Om tijdig d.w.z. tegen oktober 1982 op de voorziene afstand van 1 500 m een definitieve (dus niet vlottende) terminal te bouwen, wordt een beroep gedaan op de techniek van de geprefabriceerde, in te vloten en af te zinken betonnen caissons.

De vorm van deze caissons (cylinder, parallellepipedum...) en de juiste afzinkdiepte moeten door nadere studie bepaald worden. Nu reeds kan gezegd worden dat de afzinkdiepte op ongeveer 13 meter onder het waterniveau zal gesitueerd worden.

Un permis de bâtir doit être sollicité des services compétents pour le « terminal », comme pour toute autre construction.

L'étude et l'exécution de l'infrastructure portuaire proprement dite incombent au Ministère des Travaux publics et à l'association momentanée Zeebouw-Zeezand, exécutants du « contrat-cadre » de l'extension de l'avant-port de Zeebrugge.

L'exécution technique du « terminal » est confiée à la S. A. Distrigaz, dont le bureau d'étude est la S. A. Tractebel.

Question :

En ce qui concerne les travaux de Zeebrugge il est question notamment d'un approvisionnement en matériaux pierreux en provenance du Hainaut. Ne conviendrait-il pas dès lors d'adapter au préalable les infrastructures routière et fluviale au transport de ce genre de matériaux ?

Cette question concerne surtout le canal Bruges-Zeebrugge et l'adaptation des écluses.

Par ailleurs, il y a lieu d'aménager les routes menant à Zeebrugge et de prévoir une liaison autoroutière entre Jabbeke et Zeebrugge.

Réponse :

Etant donné que l'approvisionnement en moellons se fera par trois moyens de transport différents (route, rail, bateau) et que ces matériaux proviennent de diverses régions de Wallonie, il ne devrait pas surgir de difficulté en ce domaine.

Questions :

Avant de procéder aux travaux de Zeebrugge, il convient d'exécuter les travaux nécessaires en vue d'empêcher le dessablement des plages de Heist et de Knokke.

Pour des raisons de sécurité et d'esthétique, les réservoirs G.N. L. (40 à 50 mètres de hauteur) doivent être souterrains.

* * *

Dans le « Bulletin des Questions et Réponses » l'assurance a été donnée que les réservoirs ne seraient pas plus hauts que la hauteur normale des digues, augmentée de la hauteur d'un immeuble de 3 étages.

Ces réservoirs ne pourraient pas dépasser les digues.

Réponse :

Les travaux de protection de l'Est du littoral sont déjà entamés. La première phase de l'apport supplémentaire de sable a été engagée en 1977, la seconde est prévue en 1978. En 1978, il sera procédé à la construction d'un premier épi, le second étant prévu pour 1980. Un montant global de 3 milliards de F sera donc inscrit pour la défense de l'Est du littoral.

Afin de pouvoir construire en temps utile, c'est-à-dire pour octobre 1982, un terminal définitif (c'est-à-dire non flottant) à la distance prévue de 1 500 mètres, on a recours à la technique des caissons en béton préfabriqués, flottants et ensuite immergés.

La forme (cylindre, parallélépipède) de ces caissons et l'exacte profondeur d'immersion devront être précisées par une étude plus fouillée. Il est d'ores et déjà admis que les caissons seront immergés par environ 13 mètres de fond.

Deze bouwmethode beantwoordt volledig aan alle veiligheidsnormen.

Om esthetische redenen zal « Distrigaz N. V. » ertoe gehouden zijn de bouwhoogte zodanig te beperken dat het gedeelte boven het water zich integreert in de normale havenconstructies en havengebouwen. Het gedeelte van de tanks dat boven de dijkhoogte zal mogen uitsteken moet dus overeenkomen met de hoogte van de gebouwen, kranen, hooggelegen scheepsgedeelten : dit is ongeveer de hoogte van een gebouw van drie verdiepingen.

De L. N. G.-opslagtanks zullen dus een totale hoogte van ± 35 meter hebben, waarvan 13 meter onder waterniveau en 20 à 25 meter erboven.

Vraag :

Zal de terminal wel op 1 500 m van de kust worden gebouwd en niet op 1 200 m zoals aangegeven op bepaalde plannen ?

Antwoord :

Zoals besloten werd door het M. C. S. E. C. in juni 1977, zal de L. N. G.-terminal gebouwd worden op 1 500 m van de kust.

Vraag :

De tweede fase van het tweede deelcontract zou nog niet goedgekeurd zijn.

Bestaat daardoor niet het risico dat de werken zullen moeten worden stilgelegd en schadevergoeding zal moeten worden betaald ? Er dient terzelfder tijd een krib te worden gebouwd.

Antwoord :

De werken aan de haven van Zeebrugge vorderen zoals voorzien in de planning.

De kredieten voor 1978 laten toe de vereiste deelcontracten in de onmiddellijke toekomst af te sluiten.

Voor de Oostkust Knokke-Heist is het volgende voorzien : deelcontract IIB, tweede fase en deelcontract IIC, Kribbe.

Vraag :

Welk is de huidige stand der moderniseringswerken aan de vissershaven van Zeebrugge ?

Antwoord :

In de vissershaven worden thans volgende moderniseringswerken uitgevoerd :

- 1) het bouwen van een slipway 1 000 ton in de achterhaven, met uitbouw van de afzetmogelijkheid en de aanleg van een zone voor herstel en bouw van schepen;
- 2) het versterken van de beschoeiing van de glooiing aan de ingang van de vissershaven.

Verder worden volgende werken voorzien :

- 1) het versterken van de kaaimuur vóór de vismijn (Zuidelijke kaai);
- 2) het versterken van de kaaimuur op de noordkaai (Rederskaai);
- 3) verdiepingsbaggerwerken.

Cette méthode de construction satisfait entièrement à toutes les normes de sécurité.

La S. A. Distrigaz sera tenue, pour des raisons d'esthétique, de limiter la hauteur de construction de façon telle que la partie émergente s'intègre aux constructions et bâtiments portuaires normaux. La hauteur des citernes qui pourra dépasser le niveau des digues doit donc correspondre à celle des bâtisses, des grues et des superstructures de navires : c'est-à-dire atteindre environ la hauteur d'un immeuble de trois étages.

Les réservoirs de G. N. L. auront donc une hauteur totale de ± 35 mètres, dont 13 mètres sous le niveau de l'eau et 20 à 25 mètres au-dessus.

Question :

Le Terminal G. N. L. sera-t-il bien édifié à 1 500 m de la côte et non pas à 1 200 m comme il a été indiqué sur certains plans ?

Réponse :

Comme le C. M. C. E. S. l'a décidé en juin 1977, le terminal G. N. L. sera édifié à 1 500 m de la côte.

Question :

La phase II du deuxième contrat partiel ne serait pas encore approuvée.

Ne court-on pas, dès lors, le risque de devoir arrêter les travaux et payer des dommages-intérêts ? Il faudrait par ailleurs construire un clayonnage.

Réponse :

Les travaux au port de Zeebrugge se déroulent suivant le calendrier prévu.

Les crédits pour 1978 permettent de passer les contrats partiels nécessaires dans l'immédiat.

Pour la côte Est de Knokke-Heist sont prévu les contrats partiels IIB, deuxième phase et le contrat partiel IIC, clayonnage.

Question :

Où en sont actuellement les travaux de modernisation du port de pêche de Zeebrugge ?

Réponse :

Les travaux de modernisation ci-après sont actuellement en cours d'exécution au port de pêche :

- 1) construction d'un « slipway » pour 1 000 tonnes dans l'arrière-port avec extension de la capacité et aménagement d'une zone de réparation et de construction de navires;
- 2) renforcement du coffrage du talus à l'entrée du port de pêche.

D'autre part, les travaux suivants sont prévus :

- 1) renforcement du mur de quai situé devant la minque aux poissons (quai sud);
- 2) renforcement du mur de quai nord (« Rederskaai »);
- 3) dragages d'approfondissement.

Vraag :

Zal de jachthaven terzelfder tijd als de werkhaven worden gebouwd ?

Antwoord :

De oostelijke dam van de voorhaven maakt deel uit van de jachthaven. Dit deel wordt dus terzelfder tijd gebouwd.

Voor de volgende jaren zullen kredieten worden uitgetrokken op een nog nader te bepalen artikel.

Vraag :

Zal de opvulling van de « Appelzak » geen grotere vervuiling van de stranden met zich mede brengen ?

Antwoord :

De studies hebben uitgewezen dat de « Appelzak » dient te worden opgevuld met redelijk grove materialen, d.w.z. grof zand of zelfs grint.

Zelfs indien de « Appelzak » gedeeltelijk zou leeglopen, zou dit geen nefaste gevolgen hebben voor de stranden.

De aanleg van kribben op de Oostkust zal bijdragen tot het bouwen van een natuurlijk evenwichtsprofiel, zodat de verplaatsing van materiaal tot het minimum zal beperkt blijven.

Vraag :

Degenen die door de werken te Zeebrugge werden getroffen, zouden zo spoedig mogelijk moeten schadeloos gesteld worden.

Antwoord :

Enkele juridische verwickelingen zijn nog gerezen. De Inspectie van Financiën eist dat de verzekeraar van de aannemer zich akkoord zou verklaren om degene die schade hebben geleden te vergoeden voor rekening van wie het behoort.

De beslissing werd genomen om over die voorwaarde heen te stappen en over te gaan tot de uitbetaling.

Gezien de te vervullen administratieve formaliteiten zullen er nog een tweetal maanden verlopen alvorens de betrokkenen worden uitbetaald.

Vraag :

Wat betekent de vermelding « compensatiekredieten » op blz. 114 van het begroting ?

Antwoord :

Het gaat om een gedeelte (545,4 miljoen) van het krediet van 1 miljard dat vroeger aan Wallonië als compensatiekrediet is toegekend.

Zoals uit het verantwoordingsprogramma blijkt, heeft het uitgetrokken ordonnanceringskrediet tot doel dit krediet volledig uit te putten, d.w.z. de volledige uitbetaling van de vroegere vastleggingen mogelijk te maken.

Question :

Le port de plaisance sera-t-il construit en même temps que le port industriel et commercial ?

Réponse :

La jetée Est de l'avant-port fait partie du port de plaisance. La construction de cette partie se fait donc en même temps.

Pour les prochaines années, il faudra inscrire des crédits à un autre article, qui doit encore être précisé.

Question :

Le remblayage de l'« Appelzak » n'entraînera-t-il pas une aggravation de la pollution de nos plages ?

Réponse :

Des études ont démontré que l'« Appelzak » doit être remblayé au moyen de matériaux assez grossiers, c'est-à-dire de gros sable, voir même de gravier.

Même si l'« Appelzak » se vidait en partie, la chose n'aurait pas de conséquences néfastes pour les plages.

La construction d'épis sur l'Est du littoral contribuera à la mise en place d'un profil d'équilibre naturel, de sorte que le déplacement de matériaux sera réduit au minimum.

Question :

L'indemnisation des personnes sinistrées par les travaux de Zeebrugge devrait intervenir rapidement.

Réponse :

Des complications juridiques se sont produites. L'inspection des finances exige que l'assureur de l'entrepreneur accepte d'indemniser les sinistrés pour compte de ceux à qui il appartiendra.

La décision a été prise de passer outre à cette condition et de procéder au paiement.

Compte tenu des formalités administratives à remplir, deux mois environ s'écoulent encore avant l'indemnisation des sinistrés.

Question :

Que signifie l'indication « crédits parallèles » à la page 114 du budget ?

Réponse :

Il s'agit d'une partie (545,4 millions) du crédit de 1 milliard octroyé antérieurement à la Wallonie au titre de crédits parallèles.

Comme le montre le programme justificatif, le crédit d'ordonnancement prévu vise à épuiser totalement ce crédit, c'est-à-dire à permettre les paiements intégraux dérivant des engagements antérieurs.

2. Antwerpen

Vraag :

Werkt het departement van Openbare Werken verder aan de projecten van het Baalhoekkanaal en van de bocht van Bath ?

Antwoord :

Alvorens voornoemde ontwerpen van verdragen geparafeerd werden waren de voorbereidende studies en voorontwerpen reeds klaar.

De regeringsverklaring is zeer duidelijk geweest aangaande de nieuwe onderhandelingen met Nederland :

« Na overleg met de gewesten zal de regering nieuwe onderhandelingen met Nederland aanknopen om zo snel mogelijk te komen tot het afsluiten van de verdragen betreffende Schelde en Maas ».

De laatste bilaterale onderhandelingen tussen België en Nederland hebben op 28 februari 1977 plaats gehad op ministerieel niveau.

Wegens op de regeringscrisis in Nederland zijn de onderhandelingen vertraagd. Deze zullen worden hervat na overleg met de gewesten, zoals bepaald in de regeringsverklaring.

Vraag :

De beloofde bestelling van kranen voor de haven van Antwerpen komt niet uitdrukkelijk op de begroting voor 1978 voor. Wat zijn de plannen van de Minister ?

Antwoord :

Voor de haven van Antwerpen zijn 780 miljoen kredieten uitgetrokken als bijdrage van de Staat in de kosten voor de infrastructuur en de bovenbouw. De stad Antwerpen kan over dit bedrag beschikken volgens de behoeften.

De Minister heeft contact opgenomen met de Staatssecretaris voor de Begroting en de Vlaamse Streekeconomie, teneinde het probleem van de kranen op te lossen.

Vraag :

Er moet gebaggerd worden in het Pas van het Scheur, wat zowel voor Gent als voor Antwerpen gunstig is. Zal het peil op — 12 worden gebracht ? Waar dit enkele jaren geleden op — 9,5 lag, bereikt het thans — 11. Zal het nu — 12 worden ?

Hoeveel bedragen de voor het baggeren uitgetrokken kredieten ?

Antwoord :

De Pas van het Scheur wordt inderdaad geleidelijk aanverdiept en zal uiteindelijk op — 12 moeten worden gebracht.

Op de begroting is daartoe onder artikel 73.04 een krediet van 180 000 000 F uitgetrokken.

3. Gent

Vraag :

In de vooruitzichten 1978/1982 worden 32 miljoen F uitgaven voor Zeebrugge voorzien, 13 voor Antwerpen en slechts 2 voor Gent.

Zal de haven van Gent niet voorbijgestreefd worden ?

2. Anvers

Question :

Le département des Travaux publics poursuit-il l'élaboration des projets concernant le canal de Baalhoek et le coude de Bath ?

Réponse :

Les études préparatoires et les avant-projets étaient au point des avant que les projets de traité ne soient parafés.

La déclaration gouvernementale est très claire au sujet des nouvelles négociations avec les Pays-Bas :

« Après concertation avec les régions, le Gouvernement ouvrira de nouvelles négociations avec les Pays-Bas, afin d'aboutir à bref délai à la conclusion des traités concernant l'Escaut et la Meuse. »

Les dernières négociations bilatérales entre la Belgique et les Pays-Bas ont eu lieu le 28 février 1977 au niveau ministériel.

La crise gouvernementale aux Pays-Bas a ralenti les négociations. Celles-ci seront reprises après concertation avec les régions, comme le prévoit la déclaration gouvernementale.

Question :

La commande de grues qui avait été promise pour le port d'Anvers ne figure plus explicitement dans le budget pour 1978. Quelles sont les intentions du Ministre ?

Réponse :

Pour le port d'Anvers, 780 millions de crédits ont été prévus comme intervention de l'Etat dans le coût des travaux d'infrastructure et de superstructure. La ville d'Anvers peut disposer de cet argent selon les besoins.

En ce qui concerne les grues, le Ministre a pris contact avec le Secrétaire d'Etat au Budget et à l'Economie régionale flamande afin de résoudre ce problème particulier.

Question :

Il faut procéder, dans le « Pas van het Scheur » à des dragages qui seront favorables aussi bien à Gand qu'à Anvers. Va-t-on vers la cote — 12 ? La cote — 9,5 d'il y a quelques années qui est maintenant passée à — 11, va-t-elle atteindre — 12 ?

A combien s'élèvent les crédits prévus pour ces dragages ?

Réponse :

Le « Pas van het Scheur » est en effet progressivement approfondi pour atteindre finalement la cote — 12.

A cet effet le budget prévoit un crédit de 180 000 000 F à l'article 73.04.

3. Gand

Question :

Il est inscrit, dans les prévisions 1978/1982, une dépense de 32 milliards pour Zeebrugge, 13 pour Anvers et 2 seulement pour Gand.

Le port de Gand ne va-t-il pas être dépassé ?

Antwoord :

Het probleem zal worden onderzocht bij het indienen van het prioritair infrastructuurprogramma in februari.

Vraag :

Bestaat er een verdeelsleutel voor het toekennen van kredieten aan de havens ?

Antwoord :

Er is geen verdeelsleutel voor het toekennen van kredieten aan de havens. Deze kredieten worden toegekend naar gelang van de noodzakelijkheid en de prioriteit die aan de investeringswerken dient te worden gegeven.

4. Blankenberge

Vraag :

Kan de uitbouw van de jachthaven van Blankenberge niet ingeschreven worden op het programma voor 1978 ?

Antwoord :

Onder artikel 73.16 : « Toeristische infrastructuur voor het uitbouwen van de jachthavens aan de kust en aan de stuwdammen » werd 65 miljoen uitgetrokken voor de haven van Blankenberge.

De hiernavolgende werken zijn voorzien :

- maken van een open verbinding tussen de toegangsgeul en de spuikom;
- uitrusten van de spuikom met vlotpontons (1^e reeks).

5. Waterwegen

Vraag :

Hoe is de stand van zaken i.v.m. de Commissie voor de waterverbindingen en de werkgroep voor de grensoverschrijdende waterlopen ?

Antwoord :

1. De Frans-Belgische Commissie voor de waterverbindingen.

De laatste vergadering van deze commissie had plaats op 30 mei 1977.

Vijf punten kwamen op de dagorde voor :

- 1) de Bovenschelde, het kanaal Nimy-Blaton en Mons-Condé;
- 2) de Leie;
- 3) de Spiere;
- 4) de Boven-Samber;
- 5) de Boven-Maas.

Geen enkele beslissing werd genomen.

De volgende vergadering, voorzien voor 18 oktober 1977, werd op verzoek van de Franse delegatie, uitgesteld.

2. De bilaterale werkgroep (Nederland-België) met betrekking tot de onbevaarbare grensoverschrijdende waterlopen en de Benelux-groep « Grondwater ».

Réponse :

Le problème sera examiné à l'occasion du dépôt du programme d'infrastructure prioritaire en février prochain.

Question :

Existe-t-il une clef de répartition des crédits entre les ports ?

Réponse :

Il n'existe pas de clef de répartition des crédits entre les ports. Ces crédits sont accordés selon la nécessité et la priorité à donner aux travaux d'investissements.

4. Blankenberge

Question :

L'extension du port de plaisance de Blankenberge en peut-elle être inscrite au programme de 1978 ?

Réponse :

Il est inscrit 65 millions pour le port de plaisance de Blankenberge à l'article 73.16 : « Infrastructure touristique pour l'extension des ports de plaisance de la côte et pour les barrages ».

Les travaux prévus sont les suivants :

- aménagement d'une percée entre le chenal d'accès et le bassin de chasse;
- installation de pontons flottants (1^{re} série) dans le bassin de chasse.

5. Voies navigables

Question :

Où en est-on en ce qui concerne la Commission des liaisons fluviales et le groupe de travail relatif aux cours d'eau passant la frontière ?

Réponse :

1. Commission franco-belge des liaisons fluviales.

La dernière réunion de cette commission a eu lieu le 30 mai 1977.

Cinq points étaient à l'ordre du jour :

- 1) le Haut-Escaut, le canal Nimy-Blaton et Mons-Condé;
- 2) la Lys;
- 3) l'Espierre;
- 4) la Haute-Sambre;
- 5) la Haute-Meuse.

Aucune décision n'a été prise.

La réunion suivante, envisagée pour le 18 octobre 1977, a été reportée à la demande de la délégation française.

2. Le Groupe de travail bilatéral (Pays-Bas-Belgique) relatif aux cours d'eau non navigables passant la frontière et le Groupe de travail Benelux « Grondwater ».

Op 20 oktober 1977 werd aan de Nederlandse minister de samenstelling van de afvaardigingen die zullen deel uitmaken van deze twee werkgroepen medegedeeld.

In deze werkgroepen zullen de volgende ministeries vertegenwoordigd zijn :

- het Ministerie van Vlaamse Aangelegenheden;
- het Ministerie van Landbouw;
- het Ministerie van Volksgezondheid;
- het Ministerie van Economische Zaken;
- het Ministerie van Openbare Werken.

Tot hiertoe hebben de bilaterale besprekingen nog niet plaats gehad. De vorming van een nieuwe regering in Nederland is waarschijnlijk hieraan niet vreemd.

Vraag :

Hoeveel bedragen de investeringen die overeenstemmen met de dringende economische behoeften ?

Zullen de op de begroting uitgetrokken kredieten volstaan om deze waterwegen af te stemmen op de normen en het profiel van de waterwegen van het internationaal net en om de nieuwe tractiemethodes te benutten ?

Antwoord :

Onder « dringende economische behoeften » verstaat de Minister in de eerste plaats de noodzaak de normalisatie, op 1 350 ton, door te voeren van het net dat het voorwerp uitmaakt van de kaderwet van 1957, zulks ten einde zo spoedig mogelijk de tot nog toe gedane investeringen te rendabiliseren en deze bijkomende infrastructurele troef eindelijk ter beschikking te stellen van de betrokken gewesten.

De modernisering wordt voortgezet en daarbij worden de internationale normen die door de Europese conferentie van de Ministers van Verkeer vastgesteld werden, nageleefd.

Op de Schelde en op het canal du Centre moeten nog belangrijke werken worden uitgevoerd.

Voor de Schelde is op de begroting voor 1978 een krediet uitgetrokken van 500 miljoen F; de toegang voor schepen van 1 350 ton zal hopelijk tegen begin 1980 mogelijk zijn. Dat is een bemoedigend vooruitzicht voor een stroom die, nu reeds, een jaarlijks gemiddeld verkeer van 7 miljoen ton verwerkt.

Aan het canal du Centre zullen in 1978 voor 350 miljoen F werken uitgevoerd worden. Het overwinnen van het niveauverschil te Strépy zal echter niet kunnen geprogrammeerd worden vóór 1979 en de werken zullen over vijf jaar moeten worden gespreid.

De techniek van de duwvaart is onbetwistbaar van economisch belang voor het regelmatig vervoer van de massa-goederen in grote hoeveelheid; daarvoor zijn brede waterwegen nodig met ruime bochten.

In België vervullen alleen het Albertkanaal en de Maas stroomopwaarts Namen de geografische en economische voorwaarden. De aanpassingswerken worden uitgevoerd voor de doorgang van duwkonvoien van 9 000 ton.

Op de begroting voor 1978 zijn 800 miljoen F kredieten uitgetrokken voor het Albertkanaal en 1 635 miljoen F voor de Maas.

Het eerste konvooi van 9 000 ton zal de streek van Luik kunnen bereiken in 1982 en de streek van Namen in 1983.

Le 20 octobre 1977 a été communiquée au Ministre néerlandais la composition des délégations qui feront partie de ces deux groupes de travail.

Dans ces groupes de travail seront représentés les ministères suivants :

- le Ministère des Affaires flamandes;
- le Ministère de l'Agriculture;
- le Ministère de la Santé publique;
- le Ministère des Affaires économiques;
- le Ministère des Travaux publics.

Jusqu'à présent il n'y a pas encore eu de discussions bilatérales. La formation d'un nouveau gouvernement aux Pays-Bas n'y est pas étrangère.

Question :

Quel est l'ordre de grandeur des investissements qui correspondent à des besoins économiques urgents ?

Les crédits prévus au budget permettront-ils de réaliser l'effort d'adaptation pour rapprocher les voies navigables des normes et du gabarit des voies navigables du réseau international et pour utiliser les nouvelles méthodes de traction ?

Réponse :

Par « besoin économique urgent », le Ministre entend d'abord la nécessité d'achever la normalisation à 1 350 tonnes du réseau faisant l'objet de la loi-cadre de 1957, dans le souci de rentabiliser au plus tôt les investissements consentis jusqu'à présent et de mettre enfin à la disposition des régions concernées cet atout infrastructurel complémentaire.

La modernisation se poursuit en respectant les normes internationales fixées par la Conférence européenne des Ministres du transport.

Des travaux importants restent à exécuter sur l'Escaut et le canal du Centre.

Pour l'Escaut, le budget pour 1978 prévoit un crédit de 500 millions de F; l'ouverture aux unités pouvant atteindre le gabarit de 1 350 tonnes est espérée pour le début de 1980; il s'agit là d'une perspective encourageante pour un fleuve qui, dès à présent, supporte déjà un trafic moyen annuel de 7 millions de tonnes.

Pour le canal du Centre, les travaux de poursuivront à concurrence de 350 millions de F en 1978. Cependant, la programmation des ouvrages de rachat de la chute de Strépy ne peut être envisagée avant 1979 et devra s'étaler sur cinq ans.

La technique du poussage présente un intérêt économique certain pour le transport régulier de marchandises de masse en quantité considérable; elle nécessite des voies navigables larges à grands rayons de courbure.

En Belgique, les conditions géographiques et économiques ne sont réunies que pour le canal Albert et la Meuse en aval de Namur. Les aménagements sont en cours pour convois poussés de 9 000 tonnes.

Au budget pour 1978, des crédits sont prévus à concurrence de 800 millions de F pour le canal Albert et de 1 635 millions pour la Meuse.

Le premier convoi de 9 000 tonnes pourra atteindre la région liégeoise en 1982 et la région namuroise en 1983.

Vraag :

Het verslag zou een kaart moeten bevatten met de bestaande en ontworpen wegen en bevaarbare waterlopen.

Antwoord :

Bijlage 15 geeft de kaart van de grote weginfrastructuur en bijlage 16 die van de aan te leggen bevaarbare waterlopen. De programmatie voor na 1978 is nog niet definitief vastgesteld.

Vraag :

Wanneer zullen de werken voor de kalibrering van de Boven-Schelde op 1 350 ton voltooid zijn ?

Antwoord :

Tussen de Frans-Belgische grens en de sluis te Spiere zijn de werken voor de kalibrering op 1 350 ton voltooid, behalve in de omgeving van de sluis te Antoing en in het gedeelte van de rivierloop doorheen Doornik.

De werken te Antoing (slopen van de sluis 85 m × 11 m en aanpassing van het vak van aangrenzende rivierpanden over een lengte van ca. 1 km) zullen eerst kunnen worden overwogen, wanneer Frankrijk de sluis te Rodignies buiten dienst zal hebben gesteld. Pas dan zal een 32 km lange rivierpand worden aangelegd tussen de nieuwe sluis te Fresnes en de huidige sluis le Kain, stroomafwaarts Doornik.

In verband met de doortocht doorheen Doornik werd besloten remmingwerken uit te voeren, om de doortocht onder de « Pont des Trous » te vergemakkelijken.

Tussen de sluis te Spiere en Gent zijn de werken voor de kalibrering op 1 350 ton voltooid, behalve :

— de doortocht door Kluisbergen (d.i. een vak van 1,2 km) met de wegbrug van Kluisbergen en een dok : die werken zijn opgenomen in de begroting voor 1978;

— het vak tussen de sluis te Oudenaarde en de brug te Zingem : het krediet is uitgetrokken op de begroting voor 1978.

Problemen blijven bestaan voor drie bruggen :

— de Ohio-wegbrug te Eine-Oudenaarde; die werken komen voor in de begroting voor 1978;

— de spoorbrug te Oudenaarde; de aanvang van de werken komt voor in de begroting voor 1978;

— de ophaalbrug te Oudenaarde.

Vraag :

Welke werken zijn voor de voltooiing van het Albertkanaal gepland ?

Antwoord :

De programmatie is de volgende :

In 1978 :

Vlaams gewest :

- Verbinding met de sluis te Genk;
- Verbreding van het vak Veldwezelt-Kanne;
- Geleidewerken aan de sluis te Hasselt;

Question :

Une carte des voies navigables et des routes existantes et à créer devrait figurer dans le rapport.

Réponse :

La carte des grandes infrastructures routières figure en annexe 15 et celle des voies navigables à créer en annexe 16. La programmation au-delà de 1978 n'est pas encore définitivement établie.

Questions :

Quand les travaux de mise du Haut-Escaut au gabarit de 1 350 tonnes seront-ils terminés ?

Réponse :

Entre la frontière franco-belge et l'écluse d'Espierres, les travaux de mise au gabarit de 1 350 tonnes sont terminés, sauf au voisinage de l'écluse d'Antoing et dans la traversée de Tournai.

Les travaux à Antoing (suppression de l'écluse 85 m × 11 m et aménagement du tronçon de biefs attenants, sur une longueur de ± 1 km) ne pourront être envisagés que lorsque la France aura mis l'écluse de Rodignies hors service. A ce moment, un bief de 32 km de long sera réalisé entre la nouvelle écluse de Fresnes et l'écluse actuelle de Kain, à l'aval de Tournai.

Dans la traversée de Tournai, la décision a été prise de mettre des estacades pour faciliter le passage sous le Pont des Trous.

Entre l'écluse d'Espierres et Gand, les travaux de mise au gabarit de 1 350 tonnes sont terminés, sauf :

— la traversée de Kluisbergen (un tronçon de 1,2 km) avec le pont-route de Kluisbergen et une darse. Ces travaux sont inscrits au budget de 1978;

— le tronçon entre l'écluse d'Audenarde et le pont de Zingem, inscrit au budget pour 1978.

Des problèmes subsistent encore pour trois ponts :

— le pont-route Ohio à Eine-Audenarde. Ces travaux sont inscrits au budget pour 1978;

— le pont-rail à Audenarde. Le début des travaux est prévu au budget pour 1978;

— le pont-levant d'Audenarde.

Question :

Quels sont les travaux prévus pour terminer le canal Albert ?

Réponse :

La programmation est la suivante :

En 1978 :

Région flamande :

- Raccordement à l'écluse de Genk;
- Elargissement du tronçon Veldwezelt-Kanne;
- Travaux de protection à l'écluse de Hasselt;

- Modernisering van het vak Schoten-Wijnegem;
- Aanpassing van de cilinderschuiven;
- Modernisering van het vak Schoten-Straatsburgdok.

Waals gewest :

- Wegbrug te Haccourt en toegangswegen;
- Spoorbrug te Lixhe en toegangswegen.

In 1979 :

Vlaams gewest :

- Modernisering van de doorgang van Eigenbilzen;
- Verdedigingswerken aan de Diepenbeeksluis.

Waals gewest :

- Zesde aanbesteding : verbreding in de Lixhestreek en bruggen.

In 1980 :

Vlaams gewest :

- Modernisering van het vak Veldwezelt-Zellik;
- Verdedigingswerken aan de Olensluis;
- Bouwen van een nieuwe brug te Kanne.

Waals gewest :

- Verbreding van het kanaal tussen de keersluizen en de E.5-brug en bruggen;
- Vervanging van de keersluizen.

In 1981 :

Vlaams gewest :

- Verdedigingswerken aan de sluis te Genk;
- Bouwen van de nieuwe bruggen te Zellik en Vroenhoven;
- Installatie van de platformen van de sluizen te Hasselt en Diepenbeek;
- Slooping van de oude brug te Genk en verbreding.

Waals gewest :

- Aanpassing van de monding van het kanaal te Monsin.

In 1982 :

Waals gewest :

- Bouwen van een nieuwe sluis te Lanaken.

Vraag :

Wat is de verdeling van het bedrag van 2 690 000 000 F, uitgetrokken voor het Albertkanaal ?

Antwoord :

Programma 1978 :

- Modernisation de la section Schoten-Wijnegem;
- Adaptation des vannes cylindriques;
- Modernisation de la section Schoten-Straatsburgdok.

Région wallonne :

- Pont-route de Haccourt et abords;
- Pont-rail de Lixhe et abords.

En 1979 :

Région flamande :

- Modernisation de la traverse d'Eigenbilzen;
- Travaux de protection à l'écluse de Diepenbeek.

Région wallonne :

- Sixième entreprise : élargissement dans la région de Lixhe et ponts.

En 1980 :

Région flamande :

- Modernisation de la section Veldwezelt-Zellik;
- Travaux de protection à l'écluse d'Olen;
- Construction d'un nouveau pont à Kanne.

Région wallonne :

- Elargissement du canal entre les écluses de garde et le pont de l'E.5 et ponts;
- Remplacement des écluses de garde.

En 1981 :

Région flamande :

- Travaux de protection à l'écluse de Genk;
- Construction des nouveaux ponts à Zellik et Vroenhoven;
- Installation des plateaux des écluses à Hasselt et Diepenbeek;
- Démolition de l'ancien pont à Genk et élargissement local.

Région wallonne :

- Aménagement de l'entrée du canal à Monsin.

En 1982 :

Région wallonne :

- Construction de la nouvelle écluse de Lanaye.

Question :

Quelle est la ventilation du montant de 2 690 000 000 de francs prévu pour le canal Albert ?

Réponse :

Programme 1978 :

I. Dienst der scheepvaart :

Verbinding met de sluis te Genk	70
Verbreding van het vak Veldwezelt-Kanne	700
Geleidewerken aan de sluis te Hasselt	175
Modernisering van het vak Schoten-Wijnegem .	350
Aanpassing van de cilinderschuiven	25
Modernisering van het vak Schoten-Straatsburg-	
dok	350
Bouwen van een dienstgebouw te Hasselt	80
Onteigeningen, herzieningen, afrekeningen, di-	
versen	140
Totaal	1 890

II. Office de la navigation :

Brug te Haccourt en toegangswegen	350
Zesde aanbesteding	350
Tussenkost in de algemene onkosten te beta-	
len aan de N. M. B. S. voor de spoorwegbrug	
te Lixhe.	
Herzieningen, afrekeningen, diversen	100
Totaal	800

Totaal : 1 890 + 800 = 2 690 miljoen.

Vraag :

Werd een nieuwe sluis voorzien op het Albertkanaal te Wijnegem ?

De sluis van Wijnegem betekent een belemmering voor een vlotte scheepvaart op het Albertkanaal bij het binnenvaren van Antwerpen. Het kanaal is overal verbreed, behalve aan dit uiteinde.

Antwoord :

De bouw van een sluis voor duwkonvoien te Wijnegem is tot op heden nog niet voorzien.

Afwaarts Wijnegem kan de verbreding van het Albertkanaal slechts gebeuren over een breedte van 50 m, terwijl opwaarts de verbreding kan gebeuren tot 100 m.

De bestaande constructies en het groot aantal industrieën langsheen het kanaal laten een verbreding tot 100 m niet toe.

Gezien dit een ontkoppeling van de duwkonvoien vereist, volstaat momenteel de sluis te Wijnegem.

Voor de verbreding van het Albertkanaal in de omgeving van de sluis te Wijnegem wordt in 1978 een krediet van 350 miljoen F uitgetrokken voor het vak Schoten-Wijnegem.

Vraag :

Het overwinnen van het niveauverschil te Strépy is noodzakelijk om de schepen in staat te stellen het canal du Centre te verlaten en om de reeds geïnvesteerde miljarden rendabel te maken.

Antwoord :

De lengte van het vak van het canal du Centre dat moet worden voltooid tussen Havré en Houdeng-Goegnies bedraagt 10 kilometer, waarvan 6 kilometer voor het eigenlijke verval en de nabijheid ervan.

Het te overwinnen niveauverschil bedraagt 73 m.

I. Dienst der scheepvaart :

Raccordement à l'écluse de Genk	70
Elargissement du tronçon Veldwezelt-Kanne	700
Travaux de protection à l'écluse de Hasselt	175
Modernisation de la section Schoten-Wijnegem .	350
Adaptation des vannes cylindriques	25
Modernisation de la section Schoten-Straatsburg-	
dok	350
Construction d'un bâtiment de service à Hasselt .	80
Expropriations, révisions, décomptes, divers	140
Total	1 890

II. Office de la navigation :

Pont de Haccourt et abords	350
Sixième adjudication	350
Intervention dans les frais généraux due à la	
S. N. C. B. pour le pont ferroviaire de Lixhe.	
Revisions, décomptes, divers	100
Total	800

Total : 1 890 + 800 = 2 690 millions.

Question :

A-t-il été prévu une écluse nouvelle sur le canal Albert, à Wijnegem ?

L'écluse de Wijnegem constitue un obstacle à une bonne navigation sur le canal Albert, à l'entrée d'Anvers. Le canal a été élargi partout, sauf à cette extrémité.

Réponse :

La construction d'une écluse pour les convois de poussage à Wijnegem n'est jusqu'à présent pas encore prévue.

En aval de Wijnegem, l'élargissement du canal Albert ne peut se faire que sur une largeur de 50 m alors que le tronçon en amont peut être élargi jusqu'à 100 m.

Les constructions existantes et le grand nombre d'industries le long du canal ne permettent pas un élargissement jusqu'à 100 m.

Etant donné que ceci requiert un découplage des convois de poussage, l'écluse de Wijnegem suffit pour l'instant.

Pour l'élargissement du canal Albert dans les environs de l'écluse de Wijnegem, il est prévu, en 1978, un crédit de 350 millions de F, plus précisément pour l'élargissement de la section Schoten-Wijnegem.

Question :

Le rachat de la chute de Strépy est nécessaire pour permettre aux bateaux de sortir du canal du Centre et rentabiliser les milliards déjà investis.

Réponse :

La longueur du tronçon du canal du Centre à achever entre Havré et Houdeng-Goegnies est de 10 km, dont 6 km pour la chute proprement dite et ses approches.

La chute à racheter est de 73 m.

Het Europese dwarsprofiel bedraagt 1 350 ton, maar daarnaast moet het kanaal doorgang bieden voor een grote schuit (73,5 m × 11,4 × 3 m) met een duwboot.

Het Bestuur der Waterwegen en het Bestuur voor Electriciteit en de Elektromechanica hebben vijf oplossingen bestudeerd :

- 1) twee dubbele liften;
- 2) een dubbel hellend vlak met 5 % helling;
- 3) een dubbel hellend vlak met 10 % helling;
- 4) een dubbele lift;
- 5) een dubbele waterhelling van 3,5 %.

Voor al die gevallen werd gepland de kunstwerken te verdubbelen met het oog op veiligheid, soepele exploitatie en een ononderbroken werking, met name tijdens de onderhoudswerken.

Er werden geen sluizen gepland, omwille van het te groot waterverbruik en de bijkomende werken die daarvoor vereist zijn.

Economisch gezien (constructie en exploitatie) is oplossing 4 (dubbele lift) de meest interessante, maar ook de eenvoudigste en de betrouwbaarste. Die oplossing werd op 14 maart 1977 gekozen door het Ministerieel Comité voor Waalse Gewestelijke Aangelegenheden.

De beslissing in verband met de werken zal worden genomen in het kader van het nationaal infrastructuurplan dat half februari aan de Regering zal worden voorgelegd.

Vraag :

Met het oog op een goede bediening van de industriezone Eeklo-Oost, is het aangewezen het afleidingskanaal van de Leie, dat op het ogenblik bevaarbaar is voor schepen tot 300 ton, te kalibreren voor schepen tot 2 000 ton.

Wat is dienaangaande voorzien ?

Antwoord :

In het raam van de kalibreringswerken van de Leie en haar bijkanalen, wordt momenteel gewerkt aan het op 1 350 ton brengen van deze waterlopen en kanalen. Het voltooiën van de begonnen kalibrering, die het in de toekomst mogelijke moet maken voor schepen van 1 350 ton via het afleidingskanaal van de Leie — vak Deinze-Schipdonk — de Leie zelf te bevaren, zal nog aanzienlijke financiële inspanningen vergen.

Daarbij is het logisch dat voorrang wordt verleend aan die vakken, waar het mogelijk is de reeds gedane investeringen rendabel te maken. Zolang tussen het reeds gekalibreerde gedeelte van de Leie en Gent geen afdoende verbinding bestaat, kunnen de reeds gedane investeringen niet alle gewenste resultaten opleveren. Daarom wordt in de eerste plaats overgegaan tot kalibrering voor 1 350 ton van het vak Deinze-Schipdonk.

De kalibrering van het gedeelte van het afleidingskanaal tussen Schipdonk en Balgerhoeke voor 2 000 ton is voor het ogenblik ter studie.

In het raam van de bestrijding van het overstromingsgevaar in de Leiestreek is een aanpassing van dit vak in de toekomst aangewezen.

Vraag :

Wat de verbreding van de Leie en het Mandelkanaal betreft werd de verbreding reeds gerealiseerd tot in Izegem en is ze voorzien tot in Roeselaere.

Au-delà du gabarit européen de 1 350 tonnes, elle doit permettre le passage d'une grande barge (73,5 m × 11,4 m × 3 m) avec pousseur.

L'administration des Voies hydrauliques et l'administration de l'Electricité et de l'Electromécanique ont étudié cinq solutions :

- 1) deux ascenseurs doubles;
- 2) un double plan incliné à 5 %;
- 3) un double plan incliné à 10 %;
- 4) un ascenseur double;
- 5) une double pente d'eau à 3,5 %.

Dans toutes les hypothèses, il a été prévu de doubler les ouvrages d'art pour des raisons de sécurité, de souplesse d'exploitation et de continuité de fonctionnement, notamment pendant les périodes d'entretien.

Les écluses n'ont pas été retenues en raison de leur trop grande consommation d'eau et des ouvrages accessoires qu'elles nécessitent.

Du point de vue économique (construction et exploitation), la solution 4 (ascenseur double) est la plus intéressante et aussi la plus simple et la plus fiable; elle a été adoptée par le Comité ministériel des Affaires régionales wallonnes, en sa séance du 14 mars 1977.

La décision relative à cette réalisation sera prise dans le cadre du programme national d'infrastructure qui sera présenté au Gouvernement à la mi-février.

Question :

Afin de desservir convenablement le parc industriel d'Eeklo-Est il convient de mettre au gabarit de 2 000 tonnes le canal de dérivation de la Lys, qui est actuellement accessible aux bateaux de 300 tonnes au maximum.

Quelles sont les intentions en ce domaine ?

Réponse :

Dans le cadre des travaux de calibrage de ces canaux, les travaux de mise au gabarit de 1 350 tonnes de ces cours d'eau et canaux sont en cours. Des efforts financiers considérables seront encore requis pour achever un calibrage dont les travaux ont été entamés et qui, via le canal de dérivation de la Lys — section Deinze-Schipdonk — doit rendre à l'avenir la Lys accessible aux bateaux de 1 350 tonnes.

Il est logique à cet égard de donner la priorité aux sections où les investissements consentis peuvent être rentabilisés. Aussi longtemps qu'aucune liaison satisfaisante n'est réalisée entre Gand et la partie de la Lys déjà calibrée, les investissements déjà réalisés ne peuvent produire tous les résultats souhaitables. C'est la raison pour laquelle les travaux de mise au gabarit de 1 350 tonnes de la section Deinze-Schipdonk seront entamés en premier lieu.

La mise au gabarit de 2 000 tonnes de la partie du canal de dérivation située entre Schipdonk et Balgerhoeke est actuellement à l'étude.

Dans le cadre de la lutte contre les inondations dans la région de la Lys, il conviendra de procéder à l'avenir à l'aménagement de cette section.

Question :

L'élargissement de la Lys et du canal de la Mandel a été réalisé jusqu'à Izegem et est prévu jusque Roulers.

Het afbreken en herbouwen van de sluis te Kachtem komt niet voor in het programma voor 1978. Mag dit dan in 1979 worden verwacht?

Antwoord :

Het afbreken van de sluis te Kachtem is wel degelijk voorzien in het programma 1978, tezamen met de bouw van een grondduiker in de Mandel. Hiervoor werd een bedrag van 80 miljoen F uitgetrokken.

De sluis te Kachtem moet niet meer worden herbouwd.

De nodige werken werden uitgevoerd of zijn thans in uitvoering om het bestaande verval van 70 cm weg te werken door tussen Kachtem en Roeselare het peil met 40 cm te doen dalen en stroomafwaarts het peil met 30 cm te doen stijgen.

Vraag :

Wanneer wordt de sluis te Lozen vervangen en het kanaal van Bocholt naar Herentals bevaarbaar gemaakt voor schepen van 1 350 ton?

Antwoord :

De vervanging van de sluis te Lozen dient te worden gezien in het raam van de verbetering van de verbinding Nederland-Antwerpen. Daarvoor werd reeds een belangrijk gedeelte van het vak Kwaadmechelen-Dessel verbreed voor schepen tot 1 350 ton en is de voortzetting van deze verbredingswerken gepland.

Er wordt 100 miljoen F uitgetrokken voor de modernisering van het laatste stuk van het vak Kwaadmechelen-Dessel, tussen brug 3 van Mol-Rauw tot de Kom te Dessel.

Daarna zullen de moderniseringswerken worden voortgezet tussen Dessel naar Bocholt. Naarmate de werken in Nederland opschieten, zal ten gepaste tijde, kunnen worden overgegaan tot het bouwen van een sluis voor schepen van 1 350 ton te Lozen.

Het hoeft geen betoog dat op dit ogenblik de bouw van deze sluis, weinig nut zou hebben, vermits de kanalen die er op aansluiten slechts bevaarbaar zijn voor schepen tot 600 ton.

Vraag :

Wanneer zullen de werken voor de uitbouw van het Schipdonkkanaal voor duwvaart worden uitgevoerd?

Antwoord :

De uitbouw van het Schipdonkkanaal voor duwkonvoien tot 9 000 ton is in geen enkel programma opgenomen.

Op dit ogenblik bestaat alleen een voorontwerp dat volgende grote lijnen omvat :

— de aanleg van een kanaal voor duwvaart tot 9 000 ton dat vertrekt vanuit Zeebrugge op het tracé van het bestaande Schipdonkkanaal en uitmondt in het zeekanaal naar Gent;

— de aanleg van een kanaal voor 2 000 ton tussen Balgerhoeke en Schipdonk volgens het tracé van het huidige afleidingskanaal van de Leie.

La démolition et la reconstruction de l'écluse de Kachtem ne figurent pas au programme de 1978. Peuvent-elles être escomptées pour 1979?

Réponse :

La démolition de l'écluse de Kachtem et la construction d'un nouveau siphon dans la Mandel sont effectivement prévues au programme de 1978. Un montant de 80 millions de F a été inscrit à cette fin.

L'écluse de Kachtem ne doit plus être reconstruite.

Les travaux nécessaires pour racheter la différence de niveau de 70 cm, qui consistent à faire baisser de 40 cm le niveau entre Kachtem et Roeselare et à relever de 30 cm le niveau en aval, ont été exécutés ou sont actuellement en cours d'exécution.

Question :

Quand l'écluse de Lozen sera-t-elle remplacée et quand le canal de Bocholt à Herentals sera-t-il rendu accessible aux bateaux jaugeant 1 350 tonnes?

Réponse :

Le remplacement de l'écluse de Lozen doit être considéré dans le cadre de l'amélioration de la liaison Anvers-Pays-Bas. A cet effet, une section importante du tronçon Kwaadmechelen-Dessel a déjà été élargie pour en porter le gabarit à 1 350 tonnes et la poursuite des travaux d'élargissement est planifiée.

Un montant de 100 millions de F est prévu pour la modernisation de la dernière section du tronçon Kwaadmechelen-Dessel, section comprise entre le pont n° 3 de Mol-Rauw et le bassin de Dessel.

Dans un stade ultérieur, les travaux de modernisation seront poursuivis entre Dessel et Bocholt. Enfin, au fur et à mesure de la progression des travaux aux Pays-Bas, il pourra être procédé, en temps utile, à la construction à Lozen d'une écluse accessible aux bateaux de 1 350 tonnes.

Il est évident qu'il ne serait guère utile de procéder dès à présent à la construction de cette écluse, dès lors que les canaux qui y sont reliés ne sont accessibles qu'à des bateaux jaugeant au maximum 600 tonnes.

Question :

Quand les travaux d'aménagement du canal de Schipdonk en vue de la navigation poussée seront-ils exécutés?

Réponse :

L'aménagement du canal de Schipdonk en vue de rendre celui-ci accessible aux convois en poussage allant jusqu'à 9 000 tonnes n'est prévu par aucun programme.

A l'heure actuelle, il n'existe qu'un avant-projet, dont voici les grandes lignes :

— construction d'un canal de poussage accessible aux convois atteignant 9 000 tonnes qui, partant de Zeebrugge, suivra le tracé du canal actuel de Schipdonk et débouchera dans le canal maritime de Gand;

— construction d'un canal d'un gabarit de 2 000 tonnes entre Balgerhoeke et Schipdonk, suivant le tracé du canal actuel de dérivation de la Lys.

Vraag :

Langs het kanaal Brussel-Charleroi en, in het bijzonder, tussen Lot-Ruisbroek en Anderlecht werden betonnen jaagpaden aangelegd.

In sommige streken werden jaagpaden aangelegd met sintels; dat lijkt heel wat minder kostelijk en het is ruim voldoende; bovendien kunnen de jaagpaden gebruikt worden als fietspad.

Waarom werden dan betonnen jaagpaden aangelegd en niet ineens een weg, aangezien men de tractoren die deze fietspaden beschadigen, niet kan verhinderen er gebruik van te maken?

Antwoord :

De aanleg van jaagpaden met een koolstofhoudende of betonnen bedekking is verantwoord om de onderhoudskosten te verminderen, vooral wanneer ze langs een rivier liggen die geregeld buiten haar oevers treedt.

Jaagpaden mogen steeds door de fietsers worden gebruikt, ongeacht of ze met sintels, tarmac of beton bedekt zijn; een sintelbedekking is echter de gevaarlijkste.

Aangezien de jaagpaden wegen geworden zijn met privaat gebruik (voorbehouden voor de binnenvaart en de dienst van de scheepvaart), is het, om redenen van bezuiniging, niet aangewezen ze te bouwen volgens normen die overeenstemmen met de behoeften van het openbaar verkeer in twee richtingen.

Vraag :

Ziet de Staat af van de terugvordering van de voorschotten aan de Dienst der Scheepvaart, aangezien de terugvorderbare voorschotten aan die Dienst in toelagen worden omgezet?

Antwoord :

Het is inderdaad zo dat de Staat, bij artikel 6 van het bijblad van de begroting voor 1977, afziet van de terugvordering van de terugvorderbare voorschotten die aan de Dienst der Scheepvaart werden toegestaan vanaf de oprichting van die Dienst tot 31 december 1976.

Het opschrift van de begrotingsartikelen 32.04 en 32.06 werd aangepast voor de toekomst, daar beide op 1 januari 1977 opgerichte instellingen niet langer terugvorderbare voorschotten doch toelagen ontvangen.

Die beslissing werd getroffen omdat het duidelijk was dat de Dienst der Scheepvaart, een Rijksdienst die per 31 december 1976 ophield te bestaan, nooit aan de Staat de voorschotten zou kunnen terugbetalen die hem vanaf zijn oprichting werden verleend.

Daar het hier gaat om niet terugvorderbare stortingen, kunnen die niet anders dan « toelagen » worden genoemd.

5. Autowegen, wegen, fietspaden**a) Algemeenheden***Vraag :*

Er zijn vaak coördinatieproblemen gerezen tussen het Bestuur van de ruimtelijke ordening en het departement van Openbare Werken. De neiging van het departement om overal wegen aan te leggen is algemeen bekend.

Welke beleid voert de Minister ter zake?

Question :

Sur le canal Bruxelles-Charleroi, et plus particulièrement entre Lot-Ruisbroek et Anderlecht, ont été construits des chemins de halage en béton.

Dans certaines régions on a construit les mêmes chemins de halage en cendrée; cela paraît nettement moins cher et largement suffisant, en outre, ces chemins peuvent servir de pistes cyclables.

Pourquoi dès lors avoir construit des chemins de halage en béton et non pas directement une route, puisqu'on ne peut pas empêcher les tracteurs, qui abîment ces pistes cyclables, de les emprunter?

Réponse :

L'emploi de revêtements hydrocarbonés ou en béton pour les chemins de halage se justifie par la nécessité de réduire les frais d'entretien, surtout lorsque les rivières concernées sont sujettes à débordements.

Qu'ils soient en cendrée, en tarmac ou en béton, les chemins de halage peuvent toujours être empruntés par les cyclistes, le revêtement en cendrées étant cependant le plus dangereux.

Enfin, le chemin de halage étant devenu un chemin d'exploitation à usage privatif (réservé à la batellerie et au service de la navigation), il n'y a pas lieu, pour des raisons d'économie, de le construire selon des normes correspondant aux nécessités d'une circulation publique à double sens.

Question :

L'Etat renonce-t-il à la récupération des avances à l'Office de la Navigation en transformant les avances récupérables en subventions?

Réponse :

Il est exact que l'Etat renonce, par l'article 6 du feuilleton d'ajustement du budget de 1977, au recouvrement des avances récupérables faites à l'Office de la Navigation depuis la création de celui-ci jusqu'au 31 décembre 1976.

Le libellé des articles budgétaires 32.04 et 32.06 a été adapté pour l'avenir, les deux organismes créés le 1^{er} janvier 1977 recevant des subventions et non plus des avances récupérables.

La décision a été prise parce qu'il était évident que l'Office de la Navigation, office national qui a cessé d'exister le 31 décembre 1976, serait à tout jamais incapable de rembourser l'Etat des avances qui lui avaient été faites tout au long de son existence.

Etant donné qu'il s'agit ici de versements irrécupérables, on ne peut les qualifier autrement que de subventions.

5. Autoroutes, routes, pistes cyclables**a) Généralités***Question :*

Des problèmes de coordination se sont souvent posés entre l'administration de l'aménagement du territoire et le département des Travaux publics. La propension de ce dernier à tracer des routes n'importe où est bien connue.

Quelle est la politique du Ministre en la matière?

Antwoord :

De ruimtelijke ordening ressorteert onder de gewesten, terwijl de grote infrastructuurwerken tot de nationale bevoegdheid blijven behoren.

Die werken moeten worden bepaald in overleg tussen de Ministers van Openbare Werken en de gewestelijke ministers. De bouwvergunningen in verband met grote werken moeten worden afgeleverd door de gewestelijke overheid, die bevoegd is om de overeenstemming ervan met de plannen na te gaan. Ter zake wordt ernaar gestreefd de bevoegdheid van de nationale ministers, zoals de Minister van Openbare Werken, over te brengen met die van de gewestelijke autoriteiten.

Een passende regeling is in voorbereiding. Aldus zal het mogelijk zijn coördinatie tot stand te brengen en een gemeenschappelijke actie te voeren.

Vraag :

* Welk is de stand van de werkzaamheden van de commissies der grensoverschrijdende wegen ?

Antwoord :

De verschillende grensoverschrijdingspunten werden besproken op verscheidene vergaderingen van de Benelux economische Unie.

De commissie ad hoc heeft een akkoord voor dit probleem uitgewerkt.

Het enige hangende probleem is het grens overschrijdende punt van de verbinding Antwerpen-Bergen-op-Zoom (A 12), waarvoor nog contacten dienen te worden gelegd, dit als gevolg van het Belgisch standpunt omtrent het gebruik van de « Havenweg » ten Noorden van Antwerpen voor de realisatie van dit traject.

Vraag :

De ruimtelijke ordening — met name de aanleg van de nodige infrastructuur en de keuze van de tracés — dient de voorrang te krijgen op de uitvoering van openbare werken.

De autowegen van de Ardennen dienen aangelegd te worden volgens de nieuwe opvattingen en de beslissing van de Minister betreffende Verviers moet worden goedgekeurd.

Het heeft geen zin dat men op gewone wegen stelselmatig hoge snelheden moet kunnen bereiken; er moeten bochtige met bomen omzoomde wegen blijven bestaan. De infrastructuur moet niet aangepast worden aan de snelheidsdrift van de autorijders.

Het aanbrengen van heesters langs de autowegen moet derwijze gebeuren dat de planten harmoniëren met de omgeving; daartoe moet een beroep worden gedaan op plaatselijke boomkwekers.

Antwoord :

1) De suggestie om bochtige met bomen omzoomde wegen te behouden verdient aanbeveling, op voorwaarde dat het uitsluitend toeristische wegen betreft en dat de bomen geen gevaar opleveren, wat wel het geval is als zij te dicht bij de boord van de weg staan.

2) Inzake de opsmuk van de autowegen met heesters, is het juist dat de planten moeten harmoniëren met de natuurlijke omgeving. Daarenboven dienen zij bestand te zijn tegen de zeer barre omstandigheden waarin zij moeten gedijen (opspatten van met chemische zouten verzadigd slijk).

Réponse :

L'aménagement du territoire est du ressort des régions; les grandes infrastructures restent de la compétence nationale.

Il convient qu'elles soient définies de manière concertée entre le Ministre des Travaux publics et les ministres régionaux. Les permis de bâtir relatifs aux grands travaux doivent être délivrés par les autorités régionales qui ont le pouvoir de vérifier leur conformité aux plans. Les principes en la matière visent à concilier les prérogatives des ministres nationaux comme le Ministre des Travaux publics et celles des autorités régionales.

Une solution adéquate est en voie d'élaboration. Il sera ainsi possible d'assurer la coordination et de mener l'action concertée qui s'impose.

Question :

Où en sont les travaux des commissions des routes transfrontières ?

Réponse :

Les différents points de franchissement des frontières ont été discutés au cours de plusieurs réunions de l'Union économique du Benelux.

La commission ad hoc est parvenue à un accord à ce propos.

Le seul problème encore en suspens est celui du point de franchissement de la frontière par la liaison Anvers-Bergen-op-Zoom (A 12) pour lequel des contacts restent à établir; ce problème résulte de la position belge tendant à emprunter le « Havenweg » au nord d'Anvers pour la réalisation de ce trajet.

Question :

L'aménagement du territoire, c'est-à-dire l'implantation des infrastructures et le choix des tracés, doit avoir la priorité sur les travaux publics.

Les autoroutes des Ardennes doivent être construites suivant la nouvelle conception et la décision du Ministre concernant Verviers doit être approuvée.

Il faut écarter la recherche systématique de la grande vitesse sur les routes ordinaires et maintenir des routes sinueuses bordées d'arbres. L'infrastructure ne doit pas être adaptée au goût délirant des automobilistes pour la vitesse.

En ce qui concerne la décoration arbustive des autoroutes, les essences à planter doivent s'intégrer dans l'environnement local et, par ailleurs, il convient de faire appel aux pépiniéristes locaux.

Réponse :

1) On peut appuyer la suggestion de maintenir des routes sinueuses bordées d'arbres à condition qu'il s'agisse de routes exclusivement touristiques et que les arbres ne constituent pas un danger, ce qui est le cas lorsqu'ils sont trop près du bord de la chaussée.

2) Quant à la décoration arbustive des autoroutes, les essences employées doivent s'intégrer dans l'environnement local. Encore faut-il que ces essences résistent aux conditions très particulières auxquelles elles sont soumises (projections d'eaux boueuses chargées de sels chimiques).

3) De plaatselijke boomkwekers kunnen deelnemen aan alle aanbestedingen voor beplantingen, voor zover zij in de vereiste classificatie en categorie erkend zijn.

Het is nochtans niet mogelijk hun *a priori* een gedeelte van de leveringen toe te wijzen, want dat zou een overtreding van de voorschriften inzake overheidsopdrachten zijn.

b) Autowegen

Vraag :

Onder voorwendsel van milieubescherming komt men er toe de natuur boven de mens te stellen en de autowegen uit te bannen, ofschoon deze het aantal ongevallen sterk doen verminderen en zij alleen het mogelijk maken fietsers en voetgangers buiten het autoverkeer te houden.

In 10 jaar tijd zijn op onze wegen 1 miljoen doden en gewonden gevallen. Men moet trachten het zware verkeer uit de woonkernen te verwijderen om deze laatste meer woonbaar te maken.

De verbreding van de bestaande wegen heeft evenwel tot gevolg dat huizen moeten worden afgebroken en dat het leven onmogelijk wordt voor degenen die langs straten wonen welke tot wegen worden verbouwd.

Wat wordt ten andere onder een « autosnelweg » verstaan ?

« Milieubeschermers » zijn stadsmensen die niets van de natuur afweten. Zij bezitten een optrekje, maar leven niet in een hoeve. Het autowegenbeleid kan ertoe bijdragen de steden woonbaar te maken.

Antwoord :

De Minister neemt akte van dit indrukwekkend pleidooi voor de autowegen. Hij zelf is geen verwoed voorstander noch een principieel tegenstander van autowegen, maar hij meent dat, onder welbepaalde voorwaarden, andere wegen zuiniger zijn om aan te leggen en te onderhouden dan autowegen en dat ze vrijwel even veilig en comfortabel zijn.

Met name in de pers wordt de Minister bestempeld als de uitvinder van de « snelle autowegen », als een voorstander van autosnelwegen of als een verdediger van snelwegen. Elk van die wegen nu beantwoordt aan een precieze bepaling.

Een autoweg is een weg met gescheiden rijbanen die is voorbehouden voor het verkeer van sommige motorvoertuigen — die in het verkeersreglement worden bepaald — en waartoe de toegang slechts mogelijk is op welbepaalde plaatsen. Met andere woorden een autoweg is een weg zonder gelijkvloerse kruisingen met een andere weg of met een andere vervoersinfrastructuur (spoorweg enz.).

De z.g. « smalle autowegen » beantwoorden feitelijk, inzake normen, aan de normen die in de andere Europese landen voor alle autowegen gelden, evenals aan een verlaging van de technische normen.

Autosnelwegen zijn wegen met gescheiden rijbanen, voorbehouden voor dezelfde categorie voertuigen en met gelijkvloerse kruisingen. Kruispunten zijn slechts toegestaan met wegen met een weinig druk verkeer (minder dan 60 voertuigen per uur).

Een snelweg is een gewone weg met 4 rijbanen waarop het verkeer van de voertuigen mogelijk is tegen 120 km per uur, behoudens plaatselijk aangeduide snelheidsbeperkingen.

Overigens deelt hij de opvatting als zouden de milieubeschermers niet altijd de echte verdedigers van het welzijn zijn. Spijtig genoeg willen zij soms particuliere voorrechten of een al te eenzijdige visie op de vraagstukken verdedigen.

3) Les pépiniéristes locaux peuvent participer à toutes les adjudications de plantations, dans la mesure où ils sont agréés dans la classe et la catégorie requises.

Il n'est cependant pas possible de leur réserver une partie des marchés, car ceci constituerait une violation de la réglementation des marchés publics.

b) Autoroutes

Question :

Sous prétexte de protection de l'environnement, on en vient à préférer la protection de la nature à celle des vies humaines, à rejeter les autoroutes qui font baisser fortement les taux d'accidents et qui seules permettent aux cyclistes et aux piétons de ne pas être mêlés au trafic automobile.

En 10 ans, il y a eu en Belgique plus d'un million de morts et de blessés sur nos routes.

Il faut tenter d'éloigner le gros trafic des centres d'habitation.

Elargir les voies existantes conduit cependant à supprimer des maisons et à rendre la vie impossible pour les riverains de ces rues transformées en routes.

D'ailleurs, qu'entend-on exactement par « route express » ?

Les « défenseurs de l'environnement » sont des citoyens qui ne connaissent rien à la nature. Ils possèdent une petite maison de campagne mais ne vivent pas dans une ferme. La politique autoroutière peut contribuer à rendre les villes habitables.

Réponse :

Le Ministre prend acte de ce vibrant plaidoyer en faveur des autoroutes. Il n'est, pour sa part, ni un partisan acharné ni un adversaire dogmatique de l'autoroute, mais il estime que, dans certaines conditions précises, d'autres types de route peuvent économiquement remplacer des autoroutes dans des conditions de sécurité et de confort quasi équivalentes.

Dans la presse notamment, il est qualifié d'inventeur des autoroutes légères, de partisan des routes express ou de défenseur des routes rapides. Or, chacun de ces types de route répond à une définition particulière.

Une autoroute est une voie à chaussées séparées réservée à la circulation de certains véhicules automoteurs — définis par le code de la route — et où les accès ne sont permis qu'en certains points particuliers. En d'autres mots, une autoroute ne recoupe à niveau aucune autre route, ni aucune autre infrastructure de transport (chemin de fer, etc.).

Les autoroutes dites « légères » correspondent en fait, au point de vue des normes, à celles généralement adoptées dans les autres pays européens pour toutes les autoroutes et à une diminution des normes techniques.

On appelle « routes express » ou routes pour automobiles, des routes à chaussées séparées réservées à la même catégorie de véhicules avec des passages à niveau. Les carrefours ne sont admis qu'avec des voiries où la circulation est faible (moins de 60 véhicules à l'heure).

On appelle « route rapide » une route ordinaire à 4 voies de circulation permettant la circulation des véhicules à 120 km/h sauf limitations de vitesse locales signalées.

Par ailleurs, il partage l'opinion selon laquelle les défenseurs de l'environnement ne sont pas toujours les vrais partisans de la qualité de la vie. Ils ont malheureusement parfois pour objectif la défense de privilèges particuliers ou une vision trop partielle des problèmes.

De Minister deelt het standpunt van het lid. Het is statistisch bewezen dat de slachtoffers van verkeersongevallen vooral voetgangers en kinderen zijn. Hij zal zich over het probleem beraden en zijn diensten alle factoren laten onderzoeken die de verkeersveiligheid beïnvloeden, alsmede de statistieken van het aantal ongevallen voor elke wegsoort.

Vraag :

De autowegen zijn wellicht niet de ideale oplossing voor een goede ruimtelijke ordening. Ons autowegennet is trouwens zeer uitgebreid.

Dank zij de autowegen kan men snel de steden verlaten zodat zij er mede ook de oorzaak van zijn dat de steden ontvlucht worden aangezien de toegang tot de omgeving gemakkelijk is.

Kunnen onze autowegen niet aangelegd worden zoals in Nederland en Groot-Brittannië, dat wil zeggen zonder grote ongelijkvloerse kruisingen, maar met verkeerspleinen waarvoor minder plaats en minder geld vereist is ?

Antwoord :

De oplossing met verkeerspleinen werd reeds verscheidene jaren terug in België beproefd. De uitslag van die experimenten zijn, hoe eigenaardig ook, verschillend volgens de plaatsen.

Op de autoweg Brussel-Oostende bestaat een verkeersplein aan de beide uiteinden. De ervaring met het verkeersplein te Oostende is vrij bevredigend op het gebied van de veiligheid en het comfort van de weggebruikers.

Het verkeersplein te Groot-Bijgaarden is een echte ramp. Sinds de aanleg ervan is dat de plaats waar zich in ons land het grootste aantal ongevallen voordoen.

Dat verschijnsel is moeilijk uit te leggen. Overigens zijn onze ongelijkvloerse kruisingen geheel opgevat in de lijn van onze autowegen, nl. te prestigieus. Ook op dat gebied zal het overdadig inpalmen van gronden afgeremd worden.

Vraag :

Wat is de mening van de Minister over het zo vlug mogelijk operationeel maken van de aangelegde autowegen door b.v. één rijbaan in dienst te stellen in afwachting van de nodige kredieten voor de volledige aanleg ?

Is dit mogelijk ? Is dit technisch en/of economisch verantwoord ?

Antwoord :

Het openstellen van één van beide rijbanen van een nieuwe autoweg is bijna steeds economisch rendabel, doch daarbij dient aan tamelijk strenge technische voorwaarden te worden voldaan, namelijk :

— de onderneming die de tweede rijbaan moet aanleggen, moet de eerste rijbaan niet gebruiken om materialen aan te voeren. Het zou immers niet opgaan het gewone verkeer gebruik te laten maken van dezelfde weg als de voor de werken gebruikte voertuigen; deze laatste kunnen immers een manoeuvre uitvoeren dat de andere bestuurders kan verrassen;

— aan de ongelijkvloerse kruisingen moeten bijzondere en zeer strenge schikkingen worden getroffen om het verkeer richtingen te laten volgen die zowel van de logica als van de gewoonten van de weggebruikers afwijken;

— tenslotte mag het weggedeelte met één enkele rijbaan niet te lang zijn. Iedereen weet dat het rijden op één enkele rijbaan van een autoweg waarop het verkeer in beide richtingen is toegestaan, de weggebruiker ongeduldig maakt. Dat ongeduld geeft soms aanleiding tot gevaarlijke inhaalmanoeuvres.

Le Ministre partage le point de vue de l'intervenant. Il est statistiquement prouvé que les principales victimes de la circulation sont en effet les piétons et les enfants. Il réfléchira au problème et fera examiner par l'administration tous les facteurs qui influencent la sécurité routière et les statistiques de taux d'accidents pour chaque type de route.

Question :

Les autoroutes ne sont peut-être pas la solution idéale pour un bon aménagement du territoire. Notre réseau est, par ailleurs, très dense.

Ces autoroutes, qui permettent de quitter rapidement les villes, sont aussi un facteur de désertion de celles-ci car l'accès aux environs est facilité.

Nos autoroutes ne peuvent-elles être construites comme en Hollande et en Grande-Bretagne, c'est-à-dire par exemple en ne prévoyant pas de grands échangeurs, mais des ronds-points qui nécessitent moins d'espace et sont moins coûteux ?

Réponse :

La solution des ronds-points a été essayée il y a plusieurs années en Belgique. Les résultats de ces expériences sont, assez curieusement, variables suivant les lieux.

Sur l'autoroute Bruxelles-Ostende, il existe un rond-point aux deux extrémités. L'expérience du rond-point d'Ostende est assez satisfaisant du point de vue de la sécurité et du confort des usagers.

Par contre, le rond-point de Grand-Bigard s'avère absolument catastrophique : depuis sa construction, c'est l'endroit de la Belgique où se produisent le plus d'accidents.

Ce phénomène est difficilement explicable. Par ailleurs, les échangeurs tels qu'ils ont été conçus jusqu'à ce jour sont à l'image de nos autoroutes : trop prestigieux. Dans ce domaine également, il sera mis un frein à cette occupation insensée de terrains.

Question :

Que pense le Ministre de la mise en service accélérée des nouvelles autoroutes, notamment par l'ouverture d'une chaussée en attendant les crédits nécessaires à l'achèvement total ?

Cette formule est-elle possible ? Se justifie-t-elle sur les plans technique et/ou économique ?

Réponse :

Le fait d'ouvrir une des deux chaussées d'une nouvelle autoroute s'avère presque toujours économiquement rentable, mais des conditions techniques relativement strictes sont exigées, à savoir :

— l'entreprise chargée de la construction de la seconde chaussée ne doit pas disposer de la première chaussée pour l'approvisionnement de ses matériaux. Il est, en effet, inimaginable de mélanger le trafic des usagers et le trafic de chantier; ce dernier entraîne des manoeuvres qui risquent de surprendre l'usager normal;

— aux échangeurs, des dispositions particulières et très strictes doivent être prises pour canaliser la circulation suivant des trajets qui sont contraires à la logique et aux habitudes des usagers;

— enfin, le tronçon à chaussée unique ne doit pas être trop long. L'impatience des usagers est grande lorsqu'ils doivent circuler sur une seule chaussée d'autoroute mise à double sens; elle engendre parfois des manoeuvres de dépassement dangereuses.

Vraag :

Een lid verklaart dat hij voorstander is van « smalle autowegen », voor zover deze echte autowegen blijven en de aanleg (met name de E9 en de E40) ervan versneld wordt.

Antwoord :

De uitdrukking « smalle autowegen » impliceert gewoon een versoepeling van de normen inzake de autowegen in ons land. De wijziging van de gebruikte normen zal slechts meebrengen dat België het voorbeeld van de meeste andere Europese landen volgt.

In ons land zijn de autowegen tot nog toe veel breder dan in onze buurlanden.

De vermindering van de breedte van het dwarsprofiel van onze autowegen, evenals de versoepeling van de normen met betrekking tot het lengteprofiel zal niet beletten dat de aangelegde verbindingswegen echte autowegen zijn.

Toch zal die vermindering van de normen een vermindering van de kostprijs per kilometer mogelijk maken en dus een versnelde aanleg met eenzelfde begrotingskrediet.

Voor de autowegen E9 en E40 werd zulks nog bespoedigd door de keuze van een tracé dat zoveel mogelijk rekening houdt met de bestaande infrastructures.

De Minister bevestigt nogmaals dat de E9 en de E40 uiteindelijk echte autowegen zullen zijn en hij is van oordeel dat het mogelijk is snellere verbindingen tot stand te brengen door tijdens een overgangperiode gebruik te maken van sommige bestaande wegen.

Maar uiteindelijk zullen de E9 en de E40 autowegen zijn zonder enige gelijkvloerse kruising en vanzelfsprekend dus zonder verkeerslichten en zij zullen voorzien zijn van alle uitrustingen die men op de thans bestaande autowegen terugvindt.

Vraag :

Moet de aanleg van de E9 en de E40 — als compensatie voor Zeebrugge — niet worden bespoedigd ?

Is het niet zo dat vooral niet mag worden geraakt aan de kredieten ?

Antwoord :

1) Er zij verwezen naar het antwoord op de vorige vraag.

2) Het feit dat de voor de Intercommunale Vereniging E9/E40 uitgetrokken kredieten voor het begrotingsjaar 1978 besnoeid werden, is niet het gevolg van een politieke beslissing, doch wel van een realistische kijk op de technische en administratieve mogelijkheden.

De wijziging van het tracé enerzijds en het hanteren van nieuwe technische normen anderzijds vereisen de wijziging van alle aanbestedingsprojecten en -documenten, hetgeen onvermijdelijk een vertraging t.o.v. de aanvankelijk vastgestelde aanbestedingsdata meebrengt. Alle nodige voorzieningen zullen evenwel worden getroffen om het opmaken van de plannen te bespoedigen en het aanvankelijk vastgestelde bedrag zal worden verhoogd in het kader van het prioritaire infrastructuurprogramma.

Vraag :

De autowegen E9 en E40 moeten uiterlijk tegen 1985 voltooid zijn en zij behoren alle kenmerken van een echte autoweg te behouden. De desbetreffende begroting moet worden herzien, want het project voorzag in de gelijktijdige aanleg van beide autowegen.

Question :

Un membre se déclare partisan des autoroutes légères pour autant qu'elles restent de vraies autoroutes et que leur réalisation (notamment E9 et E40) soit accélérée.

Réponse :

Le terme « autoroute légère » consacre simplement un assouplissement des normes, autoroutières en Belgique. Cette modification des normes utilisées conduira simplement la Belgique à s'aligner sur la plupart des autres pays européens.

En effet, notre pays utilisait jusqu'à présent un gabarit autoroutier largement supérieur à celui des pays voisins.

La diminution de largeur du profil en travers-type de nos autoroutes ainsi que l'assouplissement des normes de profil en long n'enlèvera donc rien au caractère autoroutier des liaisons réalisées.

Par contre, cette diminution des normes permettra une diminution des coûts par kilomètre et donc une réalisation plus rapide pour une dotation budgétaire identique.

Cette accélération sera encore accrue, pour les autoroutes E9 et E40, par le choix d'un tracé suivant au maximum les infrastructures déjà existantes.

En effet, tout en affirmant une fois de plus le caractère autoroutier de l'E9 et de l'E40 au stade final, il paraît possible de réaliser les jonctions plus rapidement, en utilisant, à titre transitoire, certaines routes existantes.

Mais le stade final de l'E9 et de l'E40 sera l'autoroute sans aucun croisement à niveau, donc à fortiori sans feux rouges, dotée de tous les équipements dont peuvent se prévaloir les autoroutes actuelles.

Question :

Ne faut-il pas accélérer la réalisation de l'E9 et de l'E40 en compensation de Zeebrugge ?

Ne doit-on surtout pas éviter de réduire les crédits ?

Réponse :

1) Il y a lieu de se référer à la réponse précédente.

2) Si les crédits accordés à l'intercommunale E9/E40 ont été diminués pour l'année budgétaire 1978, cela ne résulte pas d'une volonté politique mais d'une vision réaliste des possibilités techniques et administratives.

En effet, le changement de tracé, d'une part, et la modification des normes techniques, d'autre part, nécessitent la modification de tous les plans et documents de mise en adjudication, ce qui entraîne inévitablement un retard par rapport aux dates d'adjudication initialement prévues. Toutes les dispositions utiles seront cependant prises pour accélérer les études et le montant prévu initialement sera majoré dans le cadre du programme d'infrastructure prioritaire.

Question :

1985 doit être le dernier délai pour l'achèvement des autoroutes E9 et E40, qui doivent conserver un caractère autoroutier. Le budget doit être revu à ce sujet, car il était prévu de construire ces autoroutes parallèlement.

Antwoord :

Het parallelisme tussen de E 9 en E 40 zal worden in acht genomen.

Vraag :

Een lid meent dat geen prestigieuze autowegen meer mogen worden aangelegd. Doch een degelijke snelle verbinding is alleen mogelijk via een autoweg. De provincie Luxemburg heeft helemaal geen autowegen en ze zal er moeten krijgen, indien men enerzijds wil voorkomen dat de bestaande snelweg gekruist wordt door landwegen en overbelast met landbouwtractoren en anderzijds dat later bruggen moeten worden gebouwd die twee- of driemaal duurder zullen zijn dan bij de aanleg van de autoweg.

In dat opzicht vormt de drastische beperking van de begroting voor de autowegen een ernstig bezwaar.

Antwoord :

De Minister heeft nooit beweerd dat de autowegen hebben afgedaan, maar hij is van mening dat :

1) de voornaamste autowegen thans aan afwerking toe zijn en dat die afwerking moet worden versneld, b.v. voor de E 9 en de E 40;

2) wij al te luxueuze en indrukwekkende autowegen hebben aangelegd : in principe zijn onze autowegen 40 m breed, tegen doorgaans slechts 27 tot 30 m in de andere Europese landen.

Een vermindering van de normen tot 28 m is niet alleen voordelig voor de Staatskas en het leefmilieu; het betekent ook een besparing aan landbouwgronden en brengt de veiligheid van de gebruikers niet in gevaar.

Het ligt overigens voor de hand dat het beleid inzake openbare werken in de komende tien jaar niet meer gericht zal zijn op de aanleg van autowegen.

Vraag :

Moet het gemeenschappelijke gedeelte van de autowegen E 9 en E 40 niet onmiddellijk worden aangelegd om de omleiding rond Virton er te laten op aansluiten en om een goede verbinding tot stand te brengen tussen Aarlen en Libramont ?

Antwoord :

Het ware niet erg renderend de aanleg van het gemeenschappelijke gedeelte van de E 9 en de E 40 tussen Habay en Neufchâteau nu al aan te vatten, aangezien de drie takken van de autosnelwegen E 9, E 40 en het gemeenschappelijke gedeelte tegelijkertijd hun snijpunt moeten bereiken. Nu is het gemeenschappelijke gedeelte het kortste en kan dus het snelst worden aangelegd.

De uitvoering van de werken zal echter zo worden gepland dat de drie takken tegelijkertijd worden afgewerkt.

De verbinding van Virton met de autoweg zal trouwens terzelfder tijd worden verwezenlijkt door de modernisering van rijksweg n° 475 Virton-Habay.

Réponse :

Le parallélisme entre l'E 9 et l'E 40 sera respecté.

Question :

Un membre estime qu'il ne faut plus construire d'autoroutes de prestige. Cependant, une bonne liaison rapide ne se conçoit que par la voie autoroutière, dont la province de Luxembourg est totalement dépourvue et dont elle devra être dotée si l'on veut éviter, d'une part, que la voie rapide actuelle soit coupée par des chemins de terre et encombrée de tracteurs agricoles et, d'autre part, que l'on doive plus tard édifier des ponts qui coûteront alors deux ou trois fois plus cher qu'au moment de la construction de la route.

A cet égard, la réduction draconienne du budget pour les autoroutes constitue un inconvénient.

Réponse :

Le Ministre n'a jamais affirmé que le règne des autoroutes était terminé, il estime cependant que :

1) notre réseau principal d'autoroutes est en voie d'achèvement et cet achèvement doit être accéléré pour des itinéraires tels que l'E.9 et l'E.40, par exemple;

2) nous avons construit des autoroutes trop prestigieuses et trop luxueuses : la norme de largeur de nos autoroutes est, en principe, de 40 m alors que les autres pays européens se contentent, en général, de 27 à 30 m.

Une réduction des normes à 28 m ne peut être que bénéfique au Trésor, à l'épargne de terres agricoles, à l'environnement, etc. et cette réduction n'est pas préjudiciable à la sécurité des usagers.

Par ailleurs, il est évident que la politique des travaux publics de la prochaine décennie ne portera plus sur la création d'autoroutes.

Question :

Ne faut-il pas construire immédiatement le tronçon commun des autoroutes E 9 et E 40, afin d'y greffer le contournement de Virton et d'établir une bonne liaison entre Arlon et Libramont ?

Réponse :

Etamer dès à présent le tronçon commun E 9/E 40 de Habay vers Neufchâteau est une opération peu rentable, étant donné que les trois branches d'autoroutes E.9, E.40 et le tronçon commun doivent atteindre simultanément leur point de jonction. Or, ce tronçon est le plus court et peut donc être rapidement construit.

Cependant, l'exécution des travaux sera prévue de façon à obtenir la simultanéité d'achèvement des trois branches.

Le raccordement de Virton à l'autoroute sera réalisé en même temps, par la modernisation de la R. N. 475 Virton-Habay.

Vraag :

Op de autoweg E39 Antwerpen-Luik worden bestendig herstelwerken uitgevoerd. Is het niet gewenst onmiddellijk 2×3 rijstroken aan te leggen en het wegdek te vernieuwen?

Antwoord :

De kosten om de autosnelweg E39 op 2×3 rijstroken te brengen kunnen geraamd worden op 40 miljoen F per km. Voor een totale lengte van 100 km (het vak Antwerpen-Ranst werd reeds op 2×3 rijstroken gebracht) kan de totale uitgave geraamd worden op 4 miljard F.

Dit betekent dus een zware financiële inspanning die moeilijk ineens kan opgebracht worden.

Volgens de budgettaire mogelijkheden wordt dan ook voorzien, binnen afzienbare tijd, over te gaan tot de aanleg van 2×3 rijstroken en een veiligheidsstrook op de plaatsen waar, verkeerstechnisch, de noodzaak daartoe bestaat.

Ondertussen zullen evenwel de herstellingswerken worden voortgezet om de verkeersveiligheid niet in het gedrang te brengen.

Vraag :

Blijft het tracé van de Grote Ring te Antwerpen behouden?

Antwoord :

Het bestuur der wegen heeft niet de bedoeling het tracé van de Grote Ring van Antwerpen te wijzigen.

Daarenboven is dit tracé opgenomen in het gewestplan. Dit tracé komt voor onder de vorm van reservatiestrook op het nog niet bij koninklijk besluit goedgekeurde gewestplan van Antwerpen.

Vraag :

Zal het krediet van 1 miljard volstaan voor de verwezenlijking van de nodige autowegen in de « driehoek » van West-Vlaanderen?

Zullen de autowegen Kortrijk-Westkust en Brugge-Veurne in 1980 worden voltooid?

Wanneer zal de verbinding Brugge-Zeebrugge er komen?

Antwoord :

Het programma van de Intercommunales werd in zijn geheel verminderd van 14 850 miljoen tot 12 000 miljoen d.i. een vermindering van 19 % in vergelijking met 1977.

Deze vermindering vindt men terug in de kredieten voor de I. V. A. W.

Voor het vak Brugge-Zeebrugge van de autoweg A17 werd nog geen definitieve beslissing getroffen.

Er zijn twee mogelijkheden :

- 1) gebruik van de R. W. 905, mits aanpassingen gebeuren op het vlak van milieu en andere hinder;
- 2) aanleg van de autosnelweg of van de expressweg Jabbeke-Zeebrugge.

De diensten van het departement werken op dit ogenblik voorstellen uit voor een eventuele aanpassing van de R. W. 905. Deze voorstellen zullen besproken worden met de stad Brugge vooraleer tot de concrete verwezenlijking ervan wordt overgegaan.

Question :

Des travaux de réfection sont exécutés en permanence sur l'autoroute E39 Anvers-Liège. Ne serait-il pas souhaitable d'aménager immédiatement 2×3 bandes de circulation et de renouveler le revêtement ?

Réponse :

La dépense en vue de porter l'autoroute E39 à 2×3 bandes de circulation peut être estimée à 40 millions de F le kilomètre. Pour une longueur totale de 100 km (la section Anvers-Ranst ayant déjà été portée à 2×3 bandes), la dépense globale peut être estimée à 4 milliards de F.

Cela représente un effort financier considérable qu'il est difficile de fournir en une seule fois.

Il est donc prévu de procéder à l'aménagement de 2×3 bandes de circulation ainsi que d'une bande de sécurité aux endroits où les nécessités du trafic l'exigent, en fonction des possibilités budgétaires.

Entre-temps, les travaux de réfection se poursuivront afin de ne pas compromettre la sécurité routière.

Question :

Le tracé de la grande ceinture d'Anvers est-il maintenu ?

Réponse :

L'Administration des routes n'a pas l'intention de modifier le tracé de la grande ceinture d'Anvers.

Ce tracé figure, en outre, sous la forme d'une bande de terrain réservée, au plan de secteur d'Anvers, qui n'est pas encore approuvé par arrêté royal.

Question :

Le crédit de 1 milliard sera-t-il suffisant pour les autoroutes à réaliser en Flandre occidentale, dans le « driehoek » ?

Les autoroutes Courtrai-littoral ouest et Bruges-Furnes seront-elles terminées en 1980 ?

Quand la liaison Bruges-Zeebrugge sera-t-elle réalisée ?

Réponse :

L'ensemble du programme des intercommunales a été ramené de 14 850 millions à 12 000 millions, soit une réduction de 19 % par rapport à 1977.

Cette réduction se reflète dans les crédits alloués à l'I. V. A. W.

Le tronçon Bruges-Zeebrugge de l'autoroute A17 n'a pas encore fait l'objet d'une décision définitive.

Il y a deux possibilités :

- 1) utilisation de la R. N. 905, moyennant des aménagements en ce qui concerne l'environnement et les nuisances;
- 2) construction de l'autoroute ou de la route rapide Jabbeke-Zeebrugge.

Les services du département élaborent actuellement des propositions en vue d'une adaptation éventuelle de la R. N. 905. Ces propositions seront discutées avec la Ville de Bruges avant de passer aux réalisations concrètes.

Vraag :

Het niet aanleggen van de autosnelweg A17 is een slechte zaak.

De expressweg Brugge-Zeebrugge beschikt immers niet over dezelfde karakteristieken van veiligheid en vlotheid van verkeer.

De Minister werd te veel beïnvloed door de ecologisten.

Antwoord :

Het ligt in de bedoeling van de Minister alleen die wegen aan te leggen die echt noodzakelijk zijn en voorrang te geven aan deze waarvan een rendement op korte termijn kan verwacht worden.

De aanleg van de autosnelweg A17 wordt door alle studies vitaal voor de West-Vlaamse regio aanzien. Deze autosnelweg wordt dus zeker niet afgeschaft.

Men kan deze autosnelweg echter indelen in 3 vakken :

- 1) Kortrijk-Torhout;
- 2) Torhout-E5;
- 3) E5-Zeebrugge.

Vakken :

1. Kortrijk-Torhout

Deze verbinding is in uitvoering en wordt als prioritaair beschouwd.

2. Torhout-E5

Deze verbinding is ook prioritaair. Het eigenlijk tracé werd echter in vraag gesteld : Torhout-Jabbeke of Torhout-Loppem.

Na raadpleging van de diensten van het departement en van de lokale instanties werd het tracé Torhout-Loppem weerhouden (hierover bestond een algemene consensus) i.p.v. het voorziene tracé Torhout-Jabbeke.

Het nieuwe tracé zal binnenkort aan het ministerieel Comité voor Vlaamse Aangelegenheden (M. C. V. A.) worden voorgelegd.

3. E5-Zeebrugge

Er zijn twee mogelijkheden zoals hoger vermeld.

Vraag :

Het vak Torhout-Jabbeke van de autosnelweg A17 is niet opgenomen in het gewestplan.

Een beslissing terzake mag niet lager uitblijven, aangezien dit een weerslag heeft op het tracé van de autosnelweg naar Zeebrugge ?

Antwoord :

Aangezien het tracé Torhout-Loppem niet voorkomt in het gewestplan, zal het dossier binnenkort worden voorgelegd aan het M. C. V. A.

Vraag :

Wanneer wordt te Jabbeke een motel op de autosnelweg gebouwd ?

Antwoord :

Terzake werd nog geen definitieve beslissing genomen. Het desbetreffend dossier wordt nog door het departement onderzocht.

Question :

L'abandon du projet d'autoroute A17 est une mauvaise affaire.

En effet, la route rapide Bruges-Zeebrugge ne présente pas les mêmes caractéristiques de sécurité et de fluidité.

Le Ministre a été par trop influencé par les écologistes ».

Réponse :

Il entre dans les intentions du Ministre de construire uniquement les routes qui sont vraiment nécessaires et de donner la priorité à celles dont il est permis d'espérer un rendement à brève échéance.

Toutes les études considèrent l'exécution de l'autoroute A17 comme vitale pour la région de Flandre occidentale. Cette autoroute ne sera donc certainement pas abandonnée.

On peut cependant la diviser en trois tronçons :

- 1) Courtrai-Torhout;
- 2) Torhout-E5;
- 3) E5-Zeebrugge.

Tronçons :

1. Courtrai-Torhout

Cette liaison, qui est considérée comme prioritaire, est en cours d'exécution.

2. Torhout-E5

Cette liaison est également considérée comme prioritaire, mais pour son tracé on se trouvait devant l'alternative suivante : Torhout-Jabbeke- ou Torhout-Loppem.

Après consultation des services du département et des instances locales, le tracé Torhout-Loppem a été retenu (un consensus général existait à ce sujet) au lieu de Torhout-Jabbeke, initialement prévu.

Le nouveau tracé sera soumis sous peu au Comité ministériel des Affaires flamandes (C. M. A. F.).

3. E5-Zeebrugge

Ainsi qu'il a déjà été signalé, il existe deux possibilités pour cette liaison.

Question :

La section Torhout-Jabbeke de l'autoroute A17 n'est pas reprise au plan de secteur.

La décision à son sujet ne peut plus attendre étant donné son incidence sur le tracé de l'autoroute vers Zeebrugge.

Réponse :

Le tracé Torhout-Loppem n'étant pas prévu au plan de secteur, le dossier sera soumis rapidement au C. M. A. F.

Question :

Quand un motel sera-t-il construit en bordure de l'autoroute à Jabbeke ?

Réponse :

Aucune décision définitive n'a encore été prise à ce sujet. Le dossier est encore à l'étude au département.

Vraag :

De autosnelweg E.10 eindigt momenteel aan de Oude Krijgsbaan. Het is hoogst noodzakelijk dat de verbinding tot Hoboken zo vlug mogelijk wordt verwezenlijkt.

Antwoord :

Het programma van het Wegenfonds voorziet een bedrag van 60 miljoen voor de verwezenlijking van de verbinding van de E.10 (Brussel-Mechelen-Antwerpen) met de R.W.17 (Brussel-Boom-Antwerpen).

De aanbesteding zal gebeuren in de loop van het eerste semester van dit jaar. Het einde der werken is voorzien voor juni-juli 1979.

Vraag :

Waarom werd de Ecologische commissie niet bijeengeroepen bij het vastleggen van het nieuwe tracé van de A.24 ?

Antwoord :

De A.24 is ongetwijfeld de uit ecologisch standpunt meest bestudeerde autosnelweg. Varianten werden voorgesteld in studies die tientallen bladzijden beslaan.

Het nieuwe tracé werd dus gekozen met kennis van zaken en het onderzoek ervan door de ecologische commissie zou geen nieuwe elementen meer naar voren brengen.

Vraag :

Een lid legt zich met tegenzin neer bij de beslissing van de Minister betreffende de A.24.

Graag zou hij een antwoord bekomen op de hiernavolgende vragen.

— Welke is, op verkeerstechnisch vlak, de reden die tot de beslissing i.v.m. een nieuw tracé en een nieuw type hebben geleid ?

— Hoeveel onteigeningen (oppervlakte en aantal huizen) worden op het oude tracé onnodig uitgevoerd ? Wat betreft dit gekost ? En wat zal met de onteigeningen gebeuren ?

— Werd door het departement contact opgenomen met de administratie van ruimtelijke ordening om het gewestplan aan te passen ?

Antwoord :

De uitgevoerde studies omtrent de al dan niet noodzakelijkheid voor de aanleg van de A.24 op verkeerstechnisch gebied hebben geleid tot uiteenlopende conclusies.

Na raadpleging van de diensten van het departement en van de verschillende instanties in Limburg, werd uiteindelijk tot het bekende tracé besloten.

De aangepaste R. W. 15 kan inderdaad het te verwachten verkeer Noord-Zuid verwerken. Om de verkeersveiligheid te bevorderen zullen op de plaatsen waar zulks is vereist een aantal over- en onderdoorgangen gebouwd worden.

Bijzondere aandacht dient te worden besteed aan de toegangswegen tot Hasselt, waar zich het echte verkeersprobleem stelt. Hieraan zal prioriteit worden verleend.

De innemingen die van geen nut zijn voor de nieuwe Noord-Zuidverbinding bedragen :

Question :

Le terminus actuel de l'autoroute E.10 est situé à hauteur de l'ancienne Route militaire. Il est urgent de réaliser au plus tôt son prolongement jusqu'à la commune de Hoboken.

Réponse :

Le programme du Fonds des Routes prévoit un montant de 60 millions pour la réalisation de la jonction de l'E.10 (Bruxelles-Malines-Anvers) avec la R.N.17 (Bruxelles-Boom-Anvers).

L'adjudication se fera au cours du premier semestre de cette année, la fin des travaux étant prévue pour juin-juillet 1979.

Question :

Pourquoi la commission d'écologie n'a-t-elle pas été réunie au moment de la détermination du nouveau tracé de l'A.24 ?

Réponse :

L'A.24 a été sans aucun doute l'autoroute la plus étudiée au point de vue écologique. Des variantes ont été proposées dans des études comportant des dizaines de pages.

Le nouveau tracé a été choisi en connaissance de cause et son examen par la commission d'écologie ne pourrait pas apporter de nouveaux éléments.

Question :

Un membre s'incline à regret devant la décision du Ministre concernant l'A.24.

Il souhaiterait cependant obtenir une réponse aux questions suivantes.

— Quels sont, du point de vue du trafic routier, les motifs qui justifient la décision prise concernant le nouveau tracé et le nouveau type d'autoroute ?

— Combien d'expropriations (superficie et nombre de maisons) ont-elles été exécutées sans nécessité sur l'ancien tracé ? Quel est le coût ? Quel sort sera réservé aux expropriations ?

— Le département s'est-il mis en rapport avec l'administration de l'aménagement du territoire en vue de l'adaptation du plan de secteur ?

Réponse :

Les études effectuées concernant la nécessité de construire ou non l'autoroute A.24 du point de vue du trafic routier ont abouti à des conclusions divergentes.

Après consultation des services du département et des diverses autorités limbourgeoises, une décision a finalement été prise en faveur du tracé que l'on sait.

L'aménagement de la route de l'Etat 15 peut en effet permettre d'absorber le trafic Nord-Sud prévisible. En vue d'augmenter la sécurité de la circulation, un certain nombre de passages souterrains et supérieurs seront construits aux endroits nécessaires.

Une attention particulière doit être accordée aux voies d'accès à Hasselt, où se posent de véritables problèmes de circulation. Ce point bénéficiera d'une priorité.

Les emprises inutilisables pour la nouvelle liaison Nord-Sud comprennent :

— 31 ha 80 a 60 ca terrein (hierin zijn begrepen de 13 ha 94 a 75 ca van het Zanddepot te Diepenbeek);

— zeven huizen,
voor een totaal bedrag van 69 620 039 F.

De woningen zullen in eerste instantie verhuurd worden en later worden overgedragen aan de registratie van domeinen voor verkoop.

Het Staatssecretariaat voor streekeconomie en ruimtelijke ordening werd op de hoogte gebracht van het nieuwe tracé om hiermee rekening te houden bij het opstellen van het gewestplan.

Vraag :

Het vak Kortrijk-Doornik van de A.17 werd overgeheveld van de intercommunale naar het Wegenfonds. Wegens het belang van deze Noord-Zuid verbinding, dient zij als prioriteir te worden aangezien. Welke zijn de vooruitzichten voor de volgende jaren ?

Antwoord :

Deze verbinding is inderdaad van kapitaal belang voor de verbinding Noord-Zuid in West-Vlaanderen.

Te dien einde zullen 650 miljoen F worden uitgetrokken voor de periode 1978-1981.

Het indienstnemen ervan is voorzien voor 1982.

Vraag :

Op het stuk van de infrastructuur van de autowegen en van de ermee gepaard gaande werken moet de verbinding Ampsin-Villers-Le Bouillet bespoedigd worden ten einde de reeds toegestane investeringen te benutten.

Antwoord :

Voornoemde verbinding omvat een groot aantal kunstwerken, zodat de uitvoering van de werken niet snel kan geschieden.

Vanaf 1979 zullen aanzienlijke kredieten beschikbaar zijn om spoedig de volledige verbinding Villers-Le Bouillet-Ampsin af te werken.

Gelet op de technische moeilijkheden is het niet mogelijk de voor de afwerking van die verbinding voorziene termijnen in te krimpen.

Vraag :

Wordt er niet wat overdreven met de verlichting op de autosnelwegen ?

Er bestaan autosnelwegen met verlichtingspalen op beide zijbermen en op de middenberm.

Antwoord :

De verlichtingsinstallaties langs de autosnelwegen worden door het departement uitgevoerd, in overeenstemming met de nationale en internationale normen.

De luminescentie van het wegdek moet een zekere waarde bereiken en voldoende gelijkmatig verdeeld zijn.

Dat er verlichtingspalen zijn op beide zijbermen en op de middenberm is zeer uitzonderlijk en wordt dan opge-

— 31 ha, 80 a, 60 ca de terrains (y compris les 13 ha, 94 a, 75 ca du dépôt de sable de Diepenbeek);

— sept maisons,
ce qui représente un total de 69 620 039 F.

Les habitations seront d'abord louées et ultérieurement cédées à l'administration de l'enregistrement et des domaines en vue de leur vente.

Le Secrétariat d'Etat à l'Economie régionale et à l'Aménagement du Territoire a été mis au courant du nouveau tracé en vue d'en tenir compte dans l'élaboration du plan de secteur.

Question :

La section Courtrai-Tournai de l'A.17 a fait l'objet d'un transfert de l'intercommunale au Fonds des Routes. Vu son importance, cette liaison Nord-Sud doit être considérée comme prioritaire. Quelles sont les prévisions à son sujet pour les prochaines années ?

Réponse :

Cette voie est en effet d'une importance capitale pour la liaison Nord-Sud en Flandre occidentale.

Des crédits de 650 millions seront inscrits en sa faveur pendant la période 1978-1981.

Sa mise en service est prévue pour 1982.

Question :

Dans le domaine des infrastructures autoroutières et des travaux qui y sont rattachés, il faut accélérer la liaison Ampsin-Villers-le-Bouillet, de façon à valoriser les investissements déjà consentis.

Réponse :

Cette liaison comporte un grand nombre d'ouvrages d'art, ce qui ne permet pas une exécution rapide des travaux.

D'importants montants seront prévus à partir de 1979, afin de réaliser rapidement la liaison complète Villers-le-Bouillet-Ampsin.

En raison des difficultés techniques, il n'est pas possible de comprimer les délais prévus pour la réalisation de cet itinéraire.

Question :

L'éclairage des autoroutes n'est-il pas quelquefois excessif ?

Certaines autoroutes sont équipées de poteaux d'éclairage implantés dans la berme centrale et les deux berms latérales.

Réponse :

Les installations d'éclairage le long des autoroutes sont exécutées par le département, conformément aux normes nationales et internationales.

La luminance du revêtement doit atteindre une certaine valeur et être répartie de façon uniforme.

Il est tout à fait exceptionnel de rencontrer le long d'une autoroute des endroits pourvus de poteaux d'éclairage im-

drongen door de plaatselijke omstandigheden zoals een afrit of de aanwezigheid van vier of meer rijstroken op grote autosnelwegcomplexen.

Door een rij palen weg te laten zou de luminescentie van het wegdek en de gelijkvormigheid ervan niet meer voldoen aan de eisen.

Steeds heeft het departement getracht aan die eisen te voldoen met de goedkoopste middelen en met een minimum aantal palen.

Vraag :

De wegverkeersdeskundigen eisen dringende maatregelen om de verlichting van de rijkswegen te bespoedigen. Dat is het geval voor RW 4 van Louvain-la-Neuve naar Gembloers en voor RW 21 bij de doortocht van Gembloers naar Tienen en Charleroi.

Wat is, te dien einde, de verdeling van de kredieten die op artikel 533.03 — Wegenfonds — zijn uitgetrokken voor de verlichting van de autowegen en van de rijkswegen? Dit jaar nog zou een bijzondere inspanning moeten worden geleverd om de verlichting van de niet afgewerkte vakken te beëindigen.

Antwoord :

Hieronder volgt het programma voor de verlichting van de rijkswegen voor 1978. Dat programma werd opgesteld op grond van de dringendheid die werd vastgesteld aan de hand van wiskundige criteria, gebaseerd op de verkeersdichtheid, het aantal nachtelijke verkeersongevallen, enz...

Het is onmogelijk de rijkswegen n^os 4 en 21 in de buurt van Gembloers in het programma voor 1978 op te nemen.

Het desbetreffende verzoek wordt naar een later programma verschoven.

Verlichting van de Autowegen	Nederl.	Brussel	Franst.	Tot.
— Autoweg A 27 : Zuidelijke rondweg te Verviers	—	—	4	4
— Afwerking van de verlichting van autoweg E 5 Brussel-Oostende, verkeersplein te Oostende	5	—	—	5
— Aanpassing van de bestaande installaties met het oog op de modulatie van het in- en uitschakelen naar gelang van plaats, uur, verkeersdichtheid en weersomstandigheden (tweede tranche) ...	25	—	—	25
Totaal	30	—	4	34

plantés dans la berme centrale et en même temps dans les deux bermes latérales. Cette solution se présente uniquement lorsqu'elle est imposée par les circonstances locales comme, par exemple, une sortie d'autoroute ou la présence de quatre bandes de circulation ou davantage sur de grands ensembles autoroutiers.

En supprimant une rangée de poteaux, la luminance du revêtement routier ainsi que la répartition uniforme de celle-ci ne seraient plus conformes aux critères.

Le département s'est toujours efforcé de satisfaire aux normes par les moyens les moins chers et avec un minimum de poteaux.

Question :

Les spécialistes de la circulation routière réclament des mesures urgentes pour accélérer l'éclairage des routes nationales. C'est le cas pour la Nationale 4 de Louvain-la-Neuve à Gembloux et la Nationale 21, dans la traversée de Gembloux vers Tirlemont et Charleroi.

A cette fin, quelle est la ventilation des crédits figurant à l'article 533.03 — Fonds des Routes — pour l'éclairage des autoroutes et des routes nationales. Un effort devrait être réalisé, cette année, en vue de terminer l'éclairage de ces tronçons inachevés.

Réponse :

Ci-après figure le programme d'éclairage des routes nationales pour 1978. Ce programme est établi en fonction des urgences établies à partir de critères mathématiques basés sur l'importance de la circulation, le taux d'accidents nocturnes, etc.

Il n'est pas possible d'intégrer les routes nationales 4 et 21 dans les environs de Gembloux dans le programme pour 1978.

La demande sera retenue pour un programme ultérieur.

Eclairage des autoroutes	Néerl.	Bxl.	Franç.	Tot.
— Autoroute A 27 : Ring Sud de Verviers	—	—	4	4
— Achèvement de l'éclairage de l'autoroute E 5 Bruxelles-Ostende, rond-point à Ostende	5	—	—	5
— Adaptation des installations existantes en vue de la modulation de l'enclenchement et du déclenchement des installations, en fonction du lieu, de l'heure, de la densité du trafic et des conditions climatiques (seconde tranche)	25	—	—	25
Total	30	—	4	34

Wegverlichting

Franstalig landsgedeelte

RW nr	Vak	Lengte in km	Raming (MF)	Gemiddeld dagelijks voertuigen-verkeer (tellingen 1975)
5	Mellet - Rondweg ...	5	12	10 275
5	Jamagne - Philippeville	10	20	7 184
6	Chapelle-lez-Herlaim. - Anderlues (afwerking)	3	7	7 738
6	Mont-St-Jean - Nijvel .	7	11	8 764
17	Wépion - Profondeville	5	8	9 443
17	Profondeville - Dinant (partim)	8	17	6 379
3	Grivegnée : traverse (afwerking)	6	12	17 528
31	Chénée : traverse ...	6	9	9 401
32	Louveigné : traverse .	4	6	6 384
35	Seraing - Renory	6	12	—
35	Nandrin - Soheit-Tinlot	3	6	8 731 - 5 976
4	Bastenaken - Aarlen (afwerking) met inbegrip van de rondweg te Aarlen	18	40	7 541 - 8 685

Totaal : 160 miljoen F.

Eclairage des routes

Partie francophone du pays

RN no	Tronçon	Longueur en km	Estimation (MF)	Densité moyenne journalière de trafic (comptages 1975)
5	Mellet - Contournement	5	12	10 275
5	Jamagne - Philippeville	10	20	7 184
6	Chapelle-lez-Herlaim. - Anderlues (achèvement)	3	7	7 738
6	Mont-St-Jean - Nivelles	7	11	8 764
17	Wépion - Profondeville	5	8	9 443
17	Profondeville - Dinant (partim)	8	17	6 379
3	Grivegnée : traversée (achèvement)	6	12	17 528
31	Chénée : traversée ...	6	9	9 401
32	Louveigné : traversée	4	6	6 384
35	Seraing - Renory	6	12	—
35	Nandrin - Soheit-Tinlot	3	6	8 731 - 5 976
4	Bastogne - Arlon (achèvement) y compris contournement d'Arlon	18	40	7 541 - 8 685

Total : 160 millions de F.

Brussel-Hoofdstad

RW nr	Vak	Lengte in km	Raming (MF)	Gemiddeld dagelijks voertuigen-verkeer (tellingen 1975)
5	Vak : Teichmanbrug - Van Praet	0,7	1,5	—
—	Anderlecht : Lenniksesteenweg	2	5	—
—	St - Pieters - Woluwe : Vorstlaan tussen de Tervurenlaan en de Generaal Baron Empainlaan	1	3,5	—
5	Brussel - Waterloo (voortzetting)	4	10	19 210

Totaal : 20 miljoen F.

Bruxelles-Capitale

RN no	Tronçon	Longueur en km	Estimation (MF)	Densité moyenne journalière de trafic (comptages 1975)
5	Tronçon : Ponts Teichman - Van Praet ...	0,7	1,5	—
—	Anderlecht : Chaussée de Lennik	2	5	—
—	Woluwe - St - Pierre : Boulevard du Souverain entre l'avenue de Tervueren et l'avenue Général Baron Empain	1	3,5	—
5	Bruxelles - Waterloo (continuation)	4	10	19 210

Total : 20 millions de F.

Nederlandstalig landsgedeelte

RW nr	Vak	Lengte in km	Raming (MF)	Gemiddeld dagelijks voertuigenverkeer (tellingen 1975)
298	Brugge (RW 71) - Zeebrugge (RW 72) ...	9	25	6 550
617	Grens provincie Antwerpen - Zelzate (tunnelcomplex) (niet verlichte gedeelten)	29	57	10 050
617	Zwijndrecht : Traverse	6	13	10 050
177	Wilrijk - Boom ...	6	17	30 053
444/459	Genk : Onderwijslaan en A. Dumontlaan .	4	8	7 690

Totaal : 120 miljoen F.

Vraag :

Hoever staat het met de geplande aanleg van een privé-vliegveld te Achène, op het kruispunt van de Charlemagne-weg en de autoweg van de Ardennen waardoor de geplande ongelijkvloerse kruising zou moeten worden verplaatst? De kosten van die verplaatsing zouden moeten worden bestudeerd en indien ze te hoog liggen zou de toelating moeten worden geweigerd.

Genoemd plan heeft in landbouwkringen opschudding verwekt.

Antwoord :

Over de zaak van het vliegveld van Achène werd al heel wat geschreven.

Het standpunt van de Minister is duidelijk. De raad van beheer van de E.9/E.40 zal zich daarover op soevereine wijze uitspreken.

c) Wegen

Vraag :

Het document somt de werken op waarvoor de uitgaven vastgelegd werden in 1976, doch het verstrekt geen inlichtingen over de uitvoering van het programma voor 1977.

Die inlichtingen zijn nochtans onontbeerlijk om twee of drie achtereenvolgende jaren te kunnen vergelijken.

Antwoord :

Het is juist dat de inlichtingen betreffende de uitvoering van het programma voor 1976 voorkomen op blz. 145 en volgende van de begroting maar dat er geen inlichtingen in voorkomen betreffende de uitvoering van het programma voor 1977.

Dat is elk jaar het geval.

Half oktober, toen de drukproef van de begroting klaar was, was natuurlijk nog niet bekend in hoever het programma voor 1977 was uitgevoerd. De Minister zal evenwel de Commissie die aanvullende inlichtingen verstrekken (zie bijlage 19).

Partie néerlandophone du pays

RN n°	Tronçon	Longueur en km	Estimation (MF)	Densité moyenne journalière de trafic (comptages 1975)
298	Bruges (RN 71) - Zeebrugge (RN 72) ...	9	25	6 550
617	Limite province d'Anvers - Zelzate (complexe du tunnel) (parties non éclairées)	29	57	10 050
617	Zwijndrecht : Traversée ...	6	13	10 050
177	Wilrijk - Boom ...	5	17	30 053
444/459	Genk : Onderwijslaan et A. Dumontlaan .	4	8	7 690

Total : 120 millions de F.

Question :

Où en est le projet d'aménagement d'un terrain d'aviation privé à Achène, à l'intersection de la route Charlemagne et de l'autoroute des Ardennes, qui nécessiterait le déplacement de l'échangeur prévu? Une étude sur le coût de ce déplacement devait être faite et si le coût avait été trop élevé, l'autorisation aurait été refusée.

Ce projet avait soulevé un tollé dans le monde agricole.

Réponse :

L'affaire de l'aérodrome d'Achène a déjà fait couler beaucoup d'encre.

La position du Ministre est claire : il est neutre et la décision du conseil d'administration de l'E.9/E.40 sera souveraine.

c) Routes

Question :

Le relevé des travaux pour lesquels les dépenses ont été engagées au cours de l'année 1976 figure au document mais aucune renseignement ne s'y trouve concernant la réalisation du programme de 1977.

Ces renseignements sont cependant indispensables pour permettre la comparaison de deux ou trois années successives.

Réponse :

Il est exact que les renseignements concernant la réalisation du programme de 1976 figurent aux pages 145 et suivantes du budget mais que ceux relatifs à la réalisation du programme de 1977 n'y figurent pas.

Il en va de même chaque année.

A la mi-octobre, quand le budget a été imprimé sur épreuves, la situation en matière de réalisation du programme de 1977 n'était bien entendu pas complètement connue. Le Ministre fournira cependant cette information supplémentaire à la commission (voir annexe 19).

Vraag :

Wat waren de ontvangsten van het Wegenfonds van 1972 tot 1976 ?

Antwoord :

Die ontvangsten zien er als volgt uit :

in 1972	...	34 031 921 000 F
in 1973	...	30 342 097 000 F
in 1974	...	43 432 894 000 F
in 1975	...	74 827 608 000 F
in 1976	...	84 213 634 000 F

Vraag :

In 1977 is in de provincies Antwerpen en Limburg blijkbaar minder uitgegeven voor de aanleg van wegen dan gepland en zulks ten voordele van de provincies Namen en Henegouwen.

Zijn die overdrachten niet in strijd met de wet en kunnen zij worden verricht zonder dat de begroting wordt gewijzigd ?

Antwoord :

Ten eerste hebben de fysische programma's en de daarin vervatte verdeling per provincie slechts een indicatieve waarde.

Overdrachten zijn dus niet in strijd met de wet en ze vergen geen wijziging van de begroting.

Voorts is het met de huidige programmatiemethodes bijzonder moeilijk zich strikt aan de geprogrammeerde kredieten te houden.

Zo heeft de provincie Namen de voor haar bestemde kredieten in aanzienlijke mate overschreden. Dat is het gevolg van de werken aan het viaduct van Dinant, op de Charlemagneweg, die op 800 miljoen worden geraamd en waarvoor geen kredieten waren uitgetrokken. Er is dus een overschrijding geweest, ofschoon het voor 1977 geplande programma slechts zeer gedeeltelijk werd uitgevoerd.

In 1976 daarentegen werd het uitgetrokken bedrag niet overschreden. De provincie Namen heeft toen veel minder gekregen dan gepland was.

Het infrastructuurprogramma beoogt een bevredigend evenwicht tussen de gewesten over een redelijke tijdsspanne en het beleid dat ter zake werd gevoerd, kan slechts over een periode van verscheidene jaren worden beoordeeld.

Vraag :

Zijn statistieken beschikbaar over de ongevallen op rijksweg n° 4 tussen Namen en Aarlen ? Hoe kan die toestand worden verholpen ?

Antwoord :

In onderstaande tabel zijn de statistische gegevens opgenomen betreffende de ongevallen op rijksweg n° 4 sedert 1973.

Er zij op gewezen dat sommige ongevallen, waarvoor zowel de Rijkswacht als de Dienst 900 werden opgeroepen, in de statistieken van beide diensten voorkomen.

Ongevallen die de dood of verwondingen hebben veroorzaakt en die elkaar overlappen, werden in de derde kolom samengeteld, per semester van de gevraagde periode. In de tabel komen ook de ongevallen met doden of gekwetsten voor die enerzijds door de Rijkswacht en anderzijds door de Dienst 900 (eerste en tweede kolom) werden geconstateerd. Het totaal aantal ongevallen, na aftrek van degene die elkaar overlappen, komt voor in de vierde kolom.

Ook het aantal doden en gewonden staat vermeld.

Question :

Quelles ont été les recettes du Fonds des Routes de 1972 à 1976 ?

Réponse :

Ces recettes s'établissent comme suit :

en 1972	...	34 031 921 000 F
en 1973	...	30 342 097 000 F
en 1974	...	43 432 894 000 F
en 1975	...	74 827 608 000 F
en 1976	...	84 213 634 000 F

Question :

Il semble qu'en 1977, on ait moins dépensé que prévu pour la construction de routes dans les provinces de Limbourg et d'Anvers au profit des provinces de Namur et du Hainaut.

Ces transferts ne sont-ils pas illégaux et peuvent-ils être effectués sans amendement ?

Réponse :

D'une part, les programmes physiques et, par conséquent, les répartitions provinciales qu'ils contiennent ne sont qu'indicatifs.

Les transferts ne sont donc pas illégaux et ne nécessitent pas d'amendement au budget.

D'autre part, il est très difficile de s'en tenir strictement aux crédits programmés avec les méthodes de programmation actuelles.

Ainsi, la province de Namur a considérablement dépassé les crédits qui lui avaient initialement été réservés par suite de travaux au viaduc de Dinant, sur la route Charlemagne, dont le coût est estimé à 800 millions et pour lesquels aucun crédit n'était prévu. Il y a donc eu dépassement, bien que le programme envisagé pour 1977 n'ait été que très partiellement réalisé.

Par contre, en 1976, le montant n'a pas été dépassé. La province de Namur a alors reçu beaucoup moins que ce qui était prévu.

L'objectif du programme d'infrastructure est d'assurer, sur une période raisonnable, un équilibre satisfaisant entre les régions et l'action ne peut être jugée que sur une période de plusieurs années.

Question :

Peut-on obtenir les statistiques des accidents survenus sur la R. N. 4 entre Namur et Arlon ? Quel est le moyen de remédier à la situation ?

Réponse :

Le tableau ci-dessous reprend les renseignements statistiques concernant les accidents survenus sur la R. N. 4 depuis 1973.

Il convient de signaler que certains accidents pour lesquels à la fois la gendarmerie et le Service 900 sont intervenus figurent dans les statistiques de ces deux services.

Les accidents entraînant des blessures ou la mort faisant « double emploi » ont été comptabilisés (troisième colonne) par semestre pour la période demandée. Ce tableau résume également le nombre d'accidents entraînant des blessures ou la mort relevés, d'une part, par la gendarmerie et, d'autre part, par le Service 900 (première et deuxième colonnes). Le total des accidents, déduction faite de ceux qui font « double emploi », est repris à la quatrième colonne.

Le nombre de blessés et de tués y figure également.

Constataties — Interventions Périodes	Rijkswacht — Gendarmerie (I)			Dienst 900 — Service 900 (II)			Overlappingsen Rijkswacht en Dienst 900 — Double emploi Gendarmerie et Service 900 (III)			Totaal — Total (I) + (II) + (III)		
	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
1973 : van 1/7 tot 31/12. — 1973 : du 1/7 au 31/12	26	51	9	24	41	9	16	29	9	34	63	9
1974 : van 1/1 tot 30/6. — 1974 : du 1/1 au 30/6	15	21	1	14	19	0	8	9	0	21	31	1
1974 : van 1/7 tot 31/12. — 1974 : du 1/7 au 31/12	34	59	10	17	25	8	7	13	7	44	71	11
1975 : van 1/1 tot 30/6. — 1975 : du 1/1 au 30/6	25	54	0	22	28	0	12	18	0	35	64	0
1975 : van 1/7 tot 31/12. — 1975 : du 1/7 au 31/12	28	58	2	18	40	1	12	27	1	34	71	2
1976 : van 1/1 tot 30/6. — 1976 : du 1/1 au 30/6	23	54	2	19	23	2	10	17	1	32	60	3
1976 : van 1/7 tot 31/12. — 1976 : du 1/7 au 31/12	25	45	4	29	30	1	15	15	0	39	60	5
1977 : van 1/1 tot 30/6. — 1977 : du 1/1 au 30/6	30	67	0	13	13	0	12	12	0	31	68	0

- (1) Aantal ongevallen met doden of gekwetsten.
(2) Aantal gekwetsten.
(3) Aantal doden.

- (1) Nombre d'accidents entraînant des blessures ou la mort.
(2) Nombre de blessés.
(3) Nombre de tués.

Vraag :

N4

Zou het aantal ongevallen niet verminderen indien de twee rijrichtingen op een of andere manier van elkaar gescheiden werden ?

Antwoord :

De enige oplossing om de veiligheid op de gehele N4-weg te verhogen is, naast de verlichting en een aangepaste wegafbakening, een verbreding van het wegdek en de aanleg van een centrale middenberm over de gehele lengte. Daardoor zou een ononderbroken reeks vangrails kunnen worden geplaatst die zelf geen ongevallen veroorzaken.

Het bestuur der wegen onderzoekt of een dergelijke oplossing mogelijk is. Ook is een rondweg rond Martelange in studie genomen. De verbetering van de bestaande weg is inderdaad onmogelijk op het wegvak doorheen Martelange omdat er te weinig ruimte tussen de huizenrijen is.

De Minister is van plan de volledige aanpassing van de N4 (provincies Namen en Luxemburg) gedurende de periode 1981-1983 te laten uitvoeren.

Vraag :

Het zuidoosten van het land heeft behoefte aan een oost-west-as als verbinding tussen Frankrijk en Duitsland. Wat is het programma voor de aanleg van de Charlemagne- en van de N35 ? Komt het Charlemagnevia-

Question :

R.N.4

Un système de séparation des deux chaussées ne réduirait-il pas le nombre d'accidents ?

Réponse :

La seule solution qui permettrait d'améliorer la sécurité sur l'ensemble de la R.N.4 consiste, outre l'éclairage et le balisage adéquat, en un élargissement de la plateforme de la route et la création d'un terre-plein central sur toute sa longueur. Ces travaux permettraient alors de mettre en place une barrière de sécurité continue qui ne serait pas elle-même génératrice d'accidents.

L'administration des routes étudie la possibilité d'une telle solution. Par ailleurs, un contournement de Martelange est également à l'étude. L'amélioration de la route existante est en effet irréalisable dans la traversée de Martelange, par suite du peu de distance entre les deux fronts de bâtisse.

Le Ministre a l'intention de réaliser l'aménagement complet de la R.N.4 (provinces de Namur et de Luxembourg) pendant la période 1981-1983.

Question :

Le sud-est du pays a besoin de transversales ouest-est pour permettre la liaison entre la France et l'Allemagne. Quel est le programme de réalisation de la route Charlemagne et de la R.N.35 ? Le viaduc Charlemagne est-il remis

duct opnieuw in het gedrang? Is men nog steeds van plan de N35 Marche-Chanly, met inbegrip van de rondwegen te Jemelle en te Rochefort, tegen 1980 te moderniseren?

Antwoord :

1) *Charlemagneweg*

Het Charlemagneviaduct wordt door « Inter-Environnement Wallonie » ten zeerste aangevochten. Die kritiek komt hoe dan ook te laat en hij mist elke grond.

De bouw van het viaduct komt niet meer in het gedrang, aangezien de aanbesteding reeds heeft plaatsgehad.

Voor de Charlemagneweg is de aanleg van het vak Dréhance-Achêne gepland. De werken voor de rest van de weg zullen vanaf 1979 of 1980 aan de beurt komen. De aanbestedingen vergen geen spoed, aangezien de weg toch pas ten vroegste over drie jaar in gebruik kan worden genomen.

2) *N35*

De modernisering van de N. 35 tussen Marche en Chanly is inderdaad in studie genomen.

De rondweg te Marche zal waarschijnlijk in het programma van 1979 worden opgenomen.

De omleggingen te Jemelle en te Rochefort worden in een later programma opgenomen.

Vraag :

N35 Luik-Marche

Wanneer zal de modernisering van deze belangrijke eersteweg voltooid zijn?

Antwoord :

In de provincie Namen werden alle nodige vakken aanbesteed. De werken zijn in uitvoering en de ingebruikneming mag tegen medio 1979 worden verwacht.

In de provincie Luik bestaan er vanaf Luik tot praktisch voorbij Soheit-Tinlot vier wegstroken.

De overeenkomst voor het vak Soheit-Tinlot tot aan Terwagne — voor een bedrag van 60 miljoen — werd zopas goedgekeurd. Dat vak zal midden 1979 klaar zijn.

Het programma voorziet in de aanbesteding van de twee laatste resterende vakken :

1) in 1979 : rondweg te Terwagne (Clavier) : 250 miljoen;

2) in 1980 : Clavier-Havelange : 300 miljoen.

Dit laatste wegvak vormt de verbinding met de thans in uitvoering zijnde werken in de provincie Namen.

Deze laatste werken in de provincie Luik moeten het mogelijk maken de weg tegen eind 1982 voor het verkeer open te stellen.

Vraag :

Wanneer wordt een aanvang gemaakt met de werken van de weg Wépion-Wierde? Hoe ziet het programma eruit?

en cause? La modernisation de la R.N.35 Marche-Chanly, y compris les évitements de Jemelle et de Rochefort, est-elle toujours prévue pour 1980?

Réponse :

1) *Route Charlemagne*

Le viaduc Charlemagne est fort décrié par Inter-Environnement-Wallonie. Cette critique est de toute manière tardive et sans véritable fondement.

La réalisation du viaduc ne peut être remise en cause, l'adjudication ayant eu lieu.

La programmation de la route Charlemagne prévoit la réalisation de la section Dréhance-Achêne. Quant au reste de l'itinéraire, les travaux seront prévus à partir de 1979 ou 1980. Il n'y a pas urgence pour les mises en adjudication, étant donné que l'itinéraire ne peut être rendu opérationnel que d'ici à trois ans au minimum.

2) *R. N. 35*

La modernisation de la R. N. 35 entre Marche et Chanly est effectivement à l'étude.

Le contournement de Marche sera probablement prévu au programme pour 1979.

Les évitements de Jemelle et Rochefort doivent être inscrits sur des programmes ultérieurs.

Question :

R. 35 Liège-Marche

Quand la modernisation de cette importante route primaire sera-t-elle terminée?

Réponse :

Dans la province de Namur, toutes les sections nécessaires ont été adjudgées. Les travaux sont en cours d'exécution et l'ouverture à la circulation peut être escomptée pour mi-1979.

Dans la province de Liège, quatre voies de circulation existent pratiquement depuis Liège jusqu'à la sortie de Soheit-Tinlot.

Le marché pour la section Soheit-Tinlot-entrée de Terwagne, de l'ordre de 60 millions, vient d'être approuvé. Cette section sera terminée à la mi-1979.

Le programme envisagé prévoit l'adjudication des deux derniers tronçons restants :

1) en 1979 : contournement de Terwagne (Clavier) : 250 millions;

2) en 1980 : Clavier-Havelange : 300 millions.

Cette dernière section constitue la liaison avec les travaux actuellement en cours dans la province de Namur.

Ce dernier travail dans la province de Liège doit permettre l'ouverture de la circulation à la fin de 1982.

Question :

Quand les travaux de la route Wépion-Wierde débiteront-ils? Quelle est leur programmation?

Antwoord :

De werken zullen aanvangen in 1979 en eindigen in 1981. Ze omvatten de bouw van het viaduct « des Chevreuils » (raming 180 miljoen) en van de weg zelf (raming 250 miljoen).

Beide werken starten gelijktijdig.

Vraag :

De weg Binche-'s Gravenbrakel-Zinnik zou in het programma voor 1979 moeten voorkomen. Dat is niet het geval. Wat zijn de plannen voor deze verbindingsweg, die onontbeerlijk is voor de streek van het Centrum? Zijn de werken voor de afschaffing van de spoorwegoverwegen, die door de N. M. B. S. zijn gepland, niet overbodig, als men met deze nieuwe weg rekening houdt?

Antwoord :

Het is onjuist dat geen enkel krediet in het programma van 1978 is opgenomen. Een bedrag van 85 miljoen wordt immers uitgetrokken op de begroting voor 1978 onder de rubriek Péronnes-Houdeng.

Rekening houdend met die 85 miljoen en met de reeds aan de gang zijnde werken blijft er nog zowat 500 miljoen F vast te leggen om die weg af te werken. Die vastleggingen zullen gespreid worden over de drie begrotingsjaren 1979 tot 1981, met tranches van 150 tot 170 miljoen.

Overigens behoren de werken voor de afschaffing van spoorwegoverwegen niet tot de bevoegdheid van het departement van Openbare Werken maar wel van de N. M. B. S., die alle gevaarlijke overwegen wil afschaffen. Die werken staan volledig los van die van de nieuwe verbindingsweg.

Vraag :

1) De verbindingen tussen Charleroi en het zuiden, in het bijzonder de verbinding tussen de zuidelijke ring en de streek Erquelines-Maubeuge, zijn erg belangrijk voor de ontsluiting van de industriegebieden langs de Belgische en de Franse grens en voor de verbinding met de streek ten zuidoosten van de Sambre.

2) Bovendien moet de autosnelweg Charleroi-Couvin verlengd worden tot aan de Franse grens, anders gezegd naar Charleville-Mézières-Reims-Dijon.

Antwoord :

1) Een goede wegverbinding tussen de streek van Charleroi en de streek van Maubeuge-Valenciennes in het noorden van Frankrijk is belangrijk. Die verbinding staat geboekt onder de naam « autosnelweg Fontaine-l'Évêque-Erquelines-Maubeuge ».

Door de noodzaak van de budgettaire verdeling was het niet mogelijk een gedeelte ervan in 1978 te verwezenlijken, maar het ligt wel in de bedoeling die werken op de programma's van 1979 en later te plannen.

2) Wat de verlenging van de snelweg Charleroi-Couvin betreft, wettigen de tellingen geen uitbreiding tot vier rijstroken voor dit wegvak tot aan de Franse grens. De verbreding tot vier rijstroken op korte termijn is des te minder gewettigd daar Frankrijk twijfelt tussen de mogelijkheden Charleville-Mézières-Reims-Dijon en Maubeuge-Reims-Dijon.

Een goede weg met twee rijstroken tussen Couvin en de Franse grens is evenwel nuttig en de Minister zal dit de volgende jaren van nabij volgen.

Réponse :

Les travaux débiteront en 1979 et se termineront en 1981. Ils comprennent la construction du viaduc des Chevreuils (estimation 180 M) et de la route proprement dite (estimation 250 M).

Ces travaux débiteront simultanément.

Question :

La route Binche-Braine-le-Comte-Soignies devrait figurer dans le programme pour 1979. Or, rien n'y est prévu. Quelle est la programmation pour cette liaison, indispensable pour la région du Centre? Les travaux de suppression des passages à niveau programmés par la S. N. C. B. ne font-ils pas double emploi avec cette nouvelle route?

Réponse :

L'information selon laquelle aucun crédit ne serait prévu au programme de 1978 est erronée. En effet, un montant de 85 millions figure au budget pour 1978 sous la rubrique Péronnes-Houdeng.

Compte tenu de ces 85 millions et des travaux déjà en cours, il restera environ 500 millions d'engagements financiers à prendre pour achever cette route. Ces engagements seront ventilés sur les trois années budgétaires 1979 à 1981, par tranche de l'ordre de 150 à 170 millions.

Par ailleurs, les travaux de suppression de passages à niveau ne sont pas de la compétence du département des Travaux publics mais de celle de la S. N. C. B. qui veut que tous les passages à niveau dangereux soient supprimés. Ces travaux sont totalement indépendants de ceux de la nouvelle liaison routière.

Question :

1) Les liaisons entre Charleroi et le sud sont importantes et en particulier, celle entre le ring sud et la région d'Erquelines-Maubeuge, car elles permettront le désenclavement des pôles industriels frontaliers de Belgique et de France ainsi que la liaison avec la région du S. E. de la Sambre.

2) D'autre part, la route express N. 5 Charleroi-Couvin devrait être prolongée vers la frontière française, c'est-à-dire vers Charleville-Mézières-Reims-Dijon.

Réponse :

1) Une bonne liaison routière entre la région de Charleroi et la région de Maubeuge-Valenciennes, dans le nord de la France, est importante. Cette liaison est connue sous le vocable « route express Fontaine-l'Évêque-Erquelines-Maubeuge ».

Les nécessités de la répartition budgétaire n'ont pas permis de prévoir une quelconque réalisation en 1978, mais l'intention est d'inscrire ces travaux aux programmes de 1979 et ultérieurs.

2) En ce qui concerne le prolongement au-delà de Couvin de la route rapide Charleroi-Couvin, les comptages de circulation ne justifient pas la mise à quatre voies de cette section de route jusqu'à la frontière française. Cette mise à quatre voies se justifie d'autant moins à court terme que la France hésite entre les itinéraires Charleville-Mézières-Reims-Dijon et Maubeuge-Reims-Dijon.

Une bonne route à deux voies entre Couvin et la frontière française est néanmoins utile et le Ministre y sera attentif dans les prochaines années.

Vraag :

In het programma van het Wegenfonds voor 1978 komt volgende vermelding voor : « Weg 34. Doortocht Hamoir : 23 miljoen » onder de rubriek « provincie Luxemburg ». Nu ligt Hamoir in de provincie Luik.

Antwoord :

Die situatie is te wijten aan het feit dat Rijksweg n° 34 voor het vak doorheen Hamoir om opportuniteitsredenen door de wegendienst voor de provincie Luxemburg wordt beheerd. Deze dienst kan aldus voor het onderhoud en het toezicht van een doorlopend traject instaan.

Vraag :

Welke firma stond in voor het schilderwerk van het viaduct op de noordelijke ringweg rond Brussel, zowat het belangrijkste kunstwerk dat in 1977 is uitgevoerd ? Wat was het bedrag van de inschrijving ?

Antwoord :

Het schilderwerk van het viaduct te Vilvoorde werd uitgevoerd door de firma Kenitex, die in onderaanneming werkt voor de hoofdaannemer.

Het is moeilijk de kostprijs voor het schilderwerk uit de totale aanemingsprijs te halen. Hij mag geraamd worden op ongeveer 72,5 miljoen F, met inbegrip van alle lasten en winsten van de hoofdaannemer en van de onderaannemer.

Vraag :

Wat de verbinding van Noord-Limburg met de autosnelweg E3 betreft vervalt het oorspronkelijk tracé.

Welk is het nieuw tracé en wanneer wordt die verbinding van 9 km aangelegd ?

Antwoord :

De verbinding tussen Noord-Limburg en de autosnelweg E3 volgt het traject van de E3 (Arendonk)-Mol-Lommel-Overpelt-Weert. Het sluit aan op de autosnelweg E3 ter hoogte van het bestaand toegangscapex te Arendonk. Op het grondgebied Overpelt volgt het over $\pm 2,5$ km het tracé van de aldaar in uitvoering zijnde Noord-Zuid-verbinding Eindhoven-Hasselt (A24).

Op het grondgebied van de provincie Antwerpen was de realisatie van deze werken destijds toevertrouwd aan de Intercommunale E3 (concessie-uitbreiding). Onlangs werd evenwel beslist, genoemd traject uit de concessie-uitbreiding te verwijderen en de uitvoering ervan aan het Wegenfonds op te dragen.

Op het grondgebied van de provincie Limburg blijven de werken toevertrouwd aan de Intercommunale E39.

Wat betreft het tracé, wordt het gedeelte E3-Overpelt definitief vastgelegd; enkel voor het vlak Overpelt-Weert werd het bestuur der wegen gevraagd alternatieve voorstellen te onderzoeken.

De toestand ziet er thans als volgt uit :

1) sectie E3-Mol (grens van de provincie) :

— de voorstudie is goedgekeurd;

— het gedeelte aansluitend op de omleiding van Mol (in de nabijheid van het kanaal van Kwaadmechelen naar Dessel) tot aan de grens van de provincie wordt in de loop van dit jaar aanbesteed;

— voor het resterend deel zal de definitieve studie eind 1978 voltooid zijn, zodat de kunstwerken in het begin van 1979 kunnen aanbesteed worden en de overige werken tegen het einde van 1979.

Question :

Dans le programme du Fonds des Routes pour 1978 figure la mention « Route 34. Traversée de Hamoir : 23 millions » dans la rubrique relative à la province de Luxembourg. Or, Hamoir appartient à la province de Liège.

Réponse :

Cette situation est due au fait que la route d'Etat n° 34 dans la traversée de Hamoir est gérée, pour des raisons d'opportunité, par le service des routes du Luxembourg. Ce service peut ainsi assurer l'entretien et la surveillance d'un itinéraire continu.

Questions :

Pour le viaduc de ceinture Nord de Bruxelles, pratiquement le plus gros travail de l'année 1977, quelle est la firme qui a exécuté le travail de peinture et quel est le montant de sa soumission ?

Réponse :

La firme ayant effectué les travaux de peinture au viaduc de Vilvorde est la firme Kenitex travaillant en sous-traitance pour l'entrepreneur principal.

Il est difficile de dissocier le montant des travaux de peinture du montant global de l'entreprise. On peut cependant l'estimer à environ 72,5 millions de F, T. V. A., toutes charges et bénéfices de l'entrepreneur principal et du sous-traitant compris.

Question :

En ce qui concerne la liaison entre le Nord du Limbourg et l'autoroute E3, le tracé initial a été abandonné.

Quel est le tracé nouveau et à quelle date cette liaison de 9 km sera-t-elle réalisée ?

Réponse :

La liaison entre le Nord du Limbourg et l'autoroute E3 suit le tronçon de E3 (Arendonk)-Mol-Lommel-Overpelt-Weert. Elle rejoint l'autoroute E3 à hauteur du complexe d'accès existant à Arendonk. Sur le territoire de la commune d'Overpelt elle suit sur $\pm 2,5$ km le tracé de la liaison Nord-Sud Eindhoven-Hasselt (A24) en voie d'exécution.

A l'origine, l'exécution de ces travaux sur le territoire de la province d'Anvers avait été confiée à l'Intercommunale E3 (extension de la concession). Toutefois, il a été décidé récemment de retirer ce tronçon de l'extension de la concession et d'en confier l'exécution au Fonds des Routes.

Sur le territoire de la province de Limbourg les travaux restent confiés à l'Intercommunale E39.

En ce qui concerne le tracé, le tronçon E3-Overpelt a été définitivement fixé; ce n'est que pour le tronçon Overpelt-Weert qu'il a été demandé à l'Administration des Routes d'étudier des propositions de remplacement.

La situation se présente actuellement comme suit :

1) section E3-Mol (limite de la province) :

— l'avant-projet a été approuvé;

— la partie se raccordant au contournement de Mol (à proximité du canal Kwaadmechelen-Dessel) jusqu'à la limite de la province d'Anvers sera mise en adjudication dans le courant de cette année;

— en ce qui concerne la partie restante, l'étude définitive sera terminée à la fin de 1978, de telle sorte que les ouvrages d'art puissent être mis en adjudication au début de 1979 et les autres travaux vers la fin de 1979.

2) sectie Lommel (grens van de provincie)-Overpelt :

— hiervan is een middenvak van ± 5 km reeds uitgevoerd, d.w.z. het deel begrepen tussen de aftakking te Lommel naar de bestaande rijksweg n° 12 Mol-Overpelt (ten westen van Lommel-centrum) en de kruising met dezelfde rijksweg n° 12 (in oostelijke richting) op ± 2 km van de Noord-Zuidverbinding.

3) op het overige gedeelte zijn de onteigeningen voltooid. De desbetreffende werken zijn opgenomen in het programma van de Intercommunale E39 voor 1978.

Vraag :

Wat zijn de vooruitzichten i.v.m. de verbindingen Roeselare-Tielt-E.5 (Aalter) en Roeselare-Tielt-E.3 (Deinze) ?

Antwoord :

In 1978 is voor de omleiding van Pittem een krediet van 115 miljoen uitgetrokken.

De verbinding met de E.3 wordt als prioritair beschouwd. Te dien einde zal 150 miljoen worden uitgetrokken voor de fases 1 en 2 van het programma 1979-1980.

Vraag :

Rijksweg n° 71 Blankenberge-Valenciennes. Wat de omleiding te Ingelmunster betreft, rijzen volgende vragen :

a) werden op de begroting voor 1978 kredieten uitgetrokken om de gronden te verwerven die nodig zijn voor de verdere realisatie van deze omleiding ? Zo ja, op welk begrotingsartikel ?

b) zal aan het aankoopcomité te Kortrijk de opdracht gegeven worden om in 1978 deze gronden te verwerven ?

c) voor wanneer is de afwerking van deze omleiding geprogrammeerd ?

Antwoord :

Aangezien het hier een rijksweg betreft vallen de inname en de werken ten laste van de kredieten voor het Wegenfonds.

In het programma voor 1979-1980 worden kredieten uitgetrokken voor de volgende fases der omleiding te Ingelmunster.

Aangezien de onteigeningen vóór het begin van de werken dienen te geschieden, zal hierna in 1978 een aanvang worden gemaakt.

Vraag :

De autosnelweg A.9 komt er niet. Wanneer worden, in plaats daarvan, de wegen Tielt-Deinze en Tielt-Roeselare gemoderniseerd ?

Antwoord :

Op het programma van het Wegenfonds werd een krediet van 115 miljoen uitgetrokken voor het bouwen van twee bruggen en de verharding van de R. W. 323 — omlegging te Pittem.

Tevens is 20 miljoen F uitgetrokken voor de R. W. 805 te Deinze.

Op het voorontwerp van programma 1979-1980 is 100 miljoen F uitgetrokken voor de modernisering van de R. W. 66 tussen Tielt en de grens van de provincie Oost-

2) Section Lommel (limite de la province)-Overpelt :

— le tronçon central de cette section, d'une longueur de ± 5 km, est déjà terminé. Il s'agit de la partie comprise entre la bretelle reliant Lommel à la route nationale existante n° 12 Mol-Overpelt (à l'ouest de Lommel-centre) et le croisement avec la même route nationale n° 12 (en direction de l'Est) à ± 2 km de la liaison Nord-Sud.

3) En ce qui concerne la partie restante, les expropriations sont terminées. Les travaux à réaliser sont repris dans le programme de l'Intercommunale E39 pour 1978.

Question :

Quelles sont les prévisions en ce qui concerne les liaisons Roulers-Tielt-E.5 (Aalter) et Roulers-Tielt-E.3 (Deinze) ?

Réponse :

En 1978, un crédit de 115 millions est prévu pour le contournement de Pittem.

La liaison avec l'E.3 est considéré comme prioritaire. A cette fin, 150 millions seront prévus pour les phases 1 et 2 du programme 1979-1980.

Question :

Route de l'Etat n° 71 Blankenberge-Valenciennes. Les questions suivantes sont posées au sujet du contournement d'Ingelmunster :

a) Des crédits ont-ils été prévus au budget de 1978 pour acquérir les terrains nécessaires à la poursuite de la réalisation de ce contournement ? Dans l'affirmative, à quel article du budget ?

b) Le comité d'acquisition de Courtrai sera-t-il chargé d'acquérir ces terrains en 1978 ?

c) Pour quelle date l'achèvement de ce contournement est-il prévu ?

Réponse :

Etant donné qu'il s'agit d'une route de l'Etat, les emprises et les travaux seront à charge des crédits du Fonds des Routes.

Des crédits seront prévus au programme 1979-1980 pour les phases ultérieures du contournement d'Ingelmunster.

Comme les expropriations doivent précéder le début des travaux, elles seront entamées dès 1978.

Question :

Le projet d'autoroute A.9 ayant été abandonné, pour quand la modernisation des routes Tielt-Deinze et Tielt-Roulers est-elle prévue ?

Réponse :

Le programme du Fonds des Routes prévoit un crédit de 115 millions de F pour la construction de deux ponts et le revêtement routier de la R. N. 323 — contournement de Pittem.

En outre, 20 millions sont prévus pour la R. N. 805 à Deinze.

L'avant-projet de programme pour 1979-1980 prévoit 100 millions pour la modernisation de la route de l'Etat n° 66 entre Tielt et la limite de la province de Flandre orien-

Vlaanderen. Voor de daarop volgende jaren zullen eveneens kredieten voor de verdere modernisering van de verbinding Roeselare-E.3 worden uitgetrokken.

Vraag :

In het programma voor 1978 is geen sprake meer van de omleiding te Roeselare.

Zal dit werk opnieuw opgenomen worden in het programma voor 1979 ?

Antwoord :

De eerste fase van de aanleg van de ring om Roeselare, d.w.z. het vak tussen de provinciale weg 63 Menen-Roeselare en de R. W. 57 Roeselare-Diksmuide was in het programma van 1977 opgenomen.

De aanbesteding ten bedrage van 111 392 758 F voor de aanleg van dit vak werd in 1977 goedgekeurd, maar kon om budgettaire redenen niet worden vastgelegd.

Dit zal thans gebeuren op de kredieten van het Wegenfonds voor het jaar 1978.

Op het voorontwerp van programma 1979-1980 zijn 120 miljoen ingeschreven voor de aanleg van het vak tussen de R. W. 57 Roeselare-Diksmuide en de R. W. 63 Roeselare-Torhout. Voor de verdere uitbouw van de ring van Roeselare zullen de volgende jaren de nodige kredieten worden uitgetrokken naarmate de werken vorderen.

Vraag :

Wat zijn de voorzieningen voor de :

R. W. 308 : Kuurne-Izegem;

R. W. 57 : Roeselare-Diksmuide;

R. W. 907 : Roeselare-Ieper ?

Antwoord :

Om een betere rendabiliteit van de investeringen te bekomen, dient men eerst en vooral een weg af te werken over zijn hele lengte, vooraleer over te gaan tot een verbreding ervan.

Voor 1978 wordt dan ook 100 miljoen uitgetrokken voor de aanleg van de R. W. 308 tussen de R. W. 71 en de R. W. 14.

Het gedeelte begrepen tussen de R. W. 14 en de E.3 zal uitgevoerd worden door de Intercommunale E.3.

De werken aan de weg Roeselare-Ieper zullen worden uitgevoerd vanaf 1980.

De kredieten zullen jaarlijks 100 miljoen F bedragen.

De modernisering van de verbinding Roeselare-Diksmuide is voor later gepland.

Vraag :

De RW 308 Roeselare-Kuurne wordt doorgetrokken tot de E.3. Op de RW 71 is de bouw van een veiligheidsknooppunt aan de gang.

Zal dit laatste werk niet terug moeten opgebroken worden ?

Antwoord :

Op het programma van het Wegenfonds voor 1978 zijn 100 miljoen F uitgetrokken voor de uitvoering van de RW 308 tussen de RW 71 en de RW 14.

tale. Pour les années suivantes, des crédits seront également inscrits en vue de poursuivre la modernisation de la liaison Roulers-E.3.

Question :

Le programme de 1978 ne fait plus mention du contournement de Roulers.

Ces travaux seront-ils repris au programme de 1979 ?

Réponse :

La première phase de l'aménagement du « ring » de Roulers, soit la section entre la route provinciale n° 63 Menin-Roulers et la R. N. 57 Roulers-Dixmude figurait au programme de 1977.

L'adjudication de l'aménagement de cette section pour un montant de 111 392 758 F a été approuvée en 1977, mais n'a pu être engagée pour des raisons budgétaires.

Cet engagement s'effectuera cette année au moyen des crédits du Fonds des Routes pour l'année 1978.

Un crédit de 120 millions est inscrit à l'avant-projet de programme 1979-1980 pour l'aménagement de la section entre la R. N. 57 Roulers-Dixmude et la R. N. 63 Roulers-Torhout. En ce qui concerne la poursuite du « ring » de Roulers, les crédits nécessaires seront inscrits au cours des prochaines années au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Question :

Quelles sont les prévisions en ce qui concerne :

la R. N. 308 : Kuurne-Izegem;

la R. N. 57 : Roulers-Dixmude;

la R. N. 907 : Roulers-Ypres ?

Réponse :

En vue de mieux rentabiliser les investissements, il convient d'achever une route sur toute sa longueur avant de procéder à son élargissement.

C'est pourquoi un crédit de 100 millions est inscrit en 1978 pour l'aménagement de la R. N. 308 entre la R. N. 71 et la R. N. 14.

La section comprise entre la R. N. 14 et l'E.3 sera réalisée par l'Intercommunale E.3.

Les travaux de la route Roulers-Ypres seront exécutés à partir de 1980.

Les crédits s'élèveront à 100 millions par an.

La modernisation de la liaison Roulers-Dixmude est prévue ultérieurement.

Question :

La R. N. 308 Roulers-Kuurne est prolongée jusqu'à l'E.3. La construction d'un carrefour de sécurité est en cours sur la R. N. 71.

Celui-ci ne devra-t-il pas être démoli ?

Réponse :

Un crédit de 100 millions de F est inscrit au programme du Fonds des Routes pour 1978 pour l'exécution des travaux de la R. N. 308 entre la R. N. 71 et la R. N. 14.

Er zijn thans geen werken voor de bouw van een veiligheidsknooppunt op de RW 71 aan de gang. Deze werken werden zelfs niet gepland voor de nabije toekomst.

In een eerste stadium wordt de uitvoering voorzien van de werken aan de RW 308 tussen de RW 71 en de RW 14, met name de bouw van een brug over de Leie.

Vraag :

De gevoerde politiek inzake autosnelwegen is verheugend maar de kredieten voor de rijksweg 617 tussen Antwerpen en de kust zijn ontoereikend.

Deze weg moest tot autosnelweg omgevormd worden. Het noord-westen van Oost-Vlaanderen is achterop geraakt inzake wegverbindingen met de industriegebieden. Een autosnelweg in deze streek zou de autoweg Brussel-Oostende, die dikwijls overbelast is, alsmede de weg die Eeklo doorkruist en daar zeer gevaarlijk is voor de inwoners, ontlasten.

Wat is het programma van de toekomstige realisaties ?

Antwoord :

Voor de R. W. 617 Antwerpen-Zee kust is een bedrag van 330 miljoen uitgetrokken voor het bouwen van de brug over het afleidingskanaal van de Leie te Adegem, hetgeen ongeveer 1/3 vertegenwoordigt van het krediet dat uitgetrokken werd voor de provincie Oost-Vlaanderen.

In de volgende jaren zullen de nodige kredieten worden beschikbaar gesteld voor de snelle afwerking van deze belangrijke verbinding.

Vraag :

Op het programma van 1978 wordt 1 400 miljoen uitgetrokken voor de half-open tunnel te Boom.

Er is echter ook sprake van een volledige gesloten tunnel. Een beslissing dient te worden getroffen op wat de kredieten niet zouden verspillen worden.

Antwoord :

In het kader van de omschakeling van de huidige weg Brussel-Boom-Antwerpen tot autosnelweg zijn thans werken in uitvoering aan de tunnel onder de Ruppel en het Zee-kanaal.

In het verlengde van deze tunnel, richting Antwerpen, d.w.z. voor de doortocht van Boom, is een half-open tunnel voorzien.

Deze werken zijn ten andere vervat in het programma voor 1978 van het Wegenfonds.

Wat de keuze betreft van de overbruggingen voor het lokaal verkeer zijn thans onderhandelingen aan de gang met het gemeentebestuur van Boom.

Vraag :

Welke zijn de vooruitzichten inzake de wegeninfrastructuur te Mechelen ?

Antwoord :

De oplossing voor de expressweg Mechelen-Herentals hangt nauw samen met het probleem van de overbelasting op de Neckerspoel te Mechelen en de Putsesteenweg op het grondgebied van Bonheiden en Putte.

Les travaux de construction d'un carrefour de sécurité sur la R. N. 71 ne sont pas en cours à l'heure actuelle. Ils ne sont même pas prévus dans un proche avenir.

Dans un premier stade, l'exécution de travaux sur la R. N. 308 entre la R. N. 71 et R. N. 14 est prévue, notamment la construction d'un pont sur la Lys.

Question :

La politique suivie en matière de routes express est satisfaisante, mais les crédits prévus en 1978 pour la R. N. 617 entre Anvers et le littoral sont insuffisants.

Cette route devrait être transformée en route express. Le N. O. de la Flandre orientale est sous-développé au point de vue de ses liaisons routières avec les zones industrielles. Une route express dans cette région dégagerait l'autoroute Bruxelles-Ostende, souvent surchargée ainsi que la route qui en traversant Eeklo, est dangereuse pour ses habitants.

Quel est le programme des réalisations futures ?

Réponse :

En ce qui concerne la route N. 617 Anvers-littoral, un crédit de 330 millions est prévu pour la construction d'un pont sur le canal de dérivation de la Lys à Adegem; ce crédit représente environ le tiers du montant inscrit pour la province de Flandre orientale.

Au cours des exercices suivants les crédits nécessaires seront affectés à l'achèvement rapide de cette importante liaison.

Question :

Le programme de 1978 prévoit 1 400 millions pour la construction d'un tunnel semi-couvert à Boom.

Toutefois, il est également question d'un tunnel entièrement couvert. Une décision s'impose afin que les crédits ne soient pas perdus.

Réponse :

Dans le cadre de la transformation de la route actuelle Bruxelles-Boom-Anvers en autoroute, des travaux sont présentement en cours au tunnel sous le Rupel et le Canal maritime.

Dans le prolongement de ce tunnel, en direction d'Anvers, c'est-à-dire pour la traversée de Boom, un tunnel semi-couvert est prévu.

Ces travaux sont d'ailleurs repris au programme de 1978 du Fonds des Routes.

En ce qui concerne le choix des points de passage pour les besoins du trafic local, des pourparlers sont en cours avec l'administration communale de Boom.

Question :

Quelles sont les prévisions en ce qui concerne l'infrastructure routière à Malines ?

Réponse :

La solution du problème de la route express Malines-Herentals est étroitement liée au problème de la saturation du Neckerspoel à Malines et de la chaussée de Putte sur le territoire de Bonheiden et de Putte.

Een totaal-oplossing wordt voor dit probleem bestudeerd en de details ervan worden besproken met het stadsbestuur van Mechelen.

Wat de Ring van Mechelen betreft is ook hier de oplossing een onderdeel van een totaal-oplossing. De invloed van de schapping van de A 101 en de A 2 naar Bertem op de zuidelijke en oostelijke tangente is nog ter studie.

In ieder geval is de grote bekommernis van de Minister het leefmilieu in al zijn aspecten te eerbiedigen. Hij wil echter geen overhaaste beslissingen treffen die het economisch en sociaal belang van de streek zouden kunnen schaden.

Vraag :

De omleiding te Essen is niet opgenomen in het programma voor 1978. Nochtans begint Nederland de werken van de aansluitingsweg binnen 3 maanden.

Antwoord :

Deze werken komen inderdaad niet voor op het programma 1978.

Gezien de toestand in Nederland zal tot de aanbesteding worden overgegaan.

De kostprijs van de werken wordt op 40 miljoen geraamd. Alle onteigeningen werden reeds uitgevoerd.

Vraag :

Welk is de huidige stand van zaken betreffende de wegen Aalter-Maldegem en Antwerpen-Zeekust (R. W. 617), de Ringlaan ten zuiden van Westkapelle (R. W. 67) en de verbinding van de autosnelweg tussen Jabbeke en Den Haan ?

Antwoord :

1. R. W. 310 Aalter-Maldegem.

Op de begroting van 1977 van het Wegenfonds werd een bedrag van 90 miljoen F vastgelegd voor de bouw van drie bruggen in de omlegging te Maldegem over de R. W. 10, de spoorlijn Maldegem-Eeklo en de oude R. W. 10.

In de begroting voor 1978 is een krediet van 140 miljoen F uitgetrokken voor de R. W. 310-omlegging van Maldegem. Voor de periode 1979 tot 1982 zijn gepland : de verdere afwerking van de omlegging te Maldegem, de ontubbeling te Aalter, de herinrichting van de verkeerswisselaar tussen de E 5 en de R. W. 310 en 299 te Aalter en de ontubbeling te Knesselare.

2. R. W. 617 Antwerpen-Zeekust

Het vak tussen Antwerpen en Zelzate is volledig in dienst op 2 x 2 rijstroken sinds einde 1977.

Op de begroting 1978 van het Wegenfonds is een krediet van 330 miljoen uitgetrokken voor de bouw van de brug op de R. W. 617 over het afleidingskanaal van de Leie te Adegem. Voor de periode 1979-1982 zijn gepland : de aanleg van het vak tussen de R. W. 348 te Assenede en de R. W. 56 te Lembeke, het vak tussen de R. W. 56 te Lembeke en de R. W. 355 te Eeklo, het vak tussen de R. W. 355 te Eeklo en de omlegging te Maldegem (R. W. 310).

Une solution d'ensemble est à l'étude et les détails sont discutés avec l'administration communale de Malines.

En ce qui concerne le ring de Malines, la solution est également tributaire d'une solution d'ensemble. L'incidence que l'abandon des projets d'autoroutes A 101 et A 2 vers Bertem aura sur les tangentes sud et est est encore à l'étude.

Quoi qu'il en soit, la grande préoccupation du Ministre est de respecter l'environnement dans tous ses aspects. Il n'entend cependant pas prendre de décisions précipitées, qui pourraient léser les intérêts économiques et sociaux de la région.

Question :

Le contournement d'Essen ne figure pas au programme de 1978. Néanmoins, les travaux de construction de la route de jonction en territoire néerlandais débiteront dans trois mois.

Réponse :

Il est exact que ces travaux ne sont pas prévus au programme de 1978.

Eu égard à la situation aux Pays-Bas, il sera procédé à l'adjudication du tronçon belge.

Le coût des travaux est évalué à 40 millions. Les expropriations nécessaires ont déjà été effectuées.

Question :

Quelle est la situation en ce qui concerne les routes Aalter-Maldegem et Anvers-Littoral (R. N. 617), le contournement Sud de Westkapelle (R. N. 67) et la liaison avec l'autoroute entre Jabbeke et Le Coq ?

Réponse :

1. R. N. 310 Aalter-Maldegem

Un montant de 90 millions de F était inscrit au budget de 1977 pour la construction de trois ponts pour le contournement de Maldegem, soit sur la R. N. 10, sur la ligne de chemin de fer Maldegem-Eeklo et sur l'ancienne R. N. 10.

Un crédit de 140 millions de F est inscrit au budget de 1978 pour le contournement de Maldegem (R. N. 310). Sont prévus pour la période de 1979 à 1982 : la poursuite du contournement de Maldegem, le dédoublement à Aalter, le réaménagement de l'échangeur entre l'E 5 et les R. N. 310 et 299 à Aalter et le dédoublement à Knesselare.

2. R. N. 617 Anvers-Littoral

La section entre Anvers et Zelzate est entièrement en service sur 2 x 2 bandes de circulation depuis la fin de 1977.

Un crédit de 330 millions est inscrit au budget du Fonds des Routes pour 1978 pour la construction du pont de la R. N. 617 sur le canal de dérivation de la Lys à Adegem. Sont prévus au cours de la période 1979-1982 : l'aménagement de la section entre la R. N. 348 à Assenede et la R. N. 56 à Lembeke, de la section entre la R. N. 56 à Lembeke et la R. N. 355 à Eeklo, de la section entre la R. N. 355 à Eeklo et le contournement de Maldegem (R. N. 310).

3. R. W. 67 Zuidelijke omlegging te Westkapelle

De omlegging te Westkapelle wordt gepland voor 1979.

4. R. W. 767 Jabbeke-De Haan

De werken aan het vak tussen de E 5 en de R. W. 10 (Vijfwege) zijn in uitvoering. Voor de periode 1979-1981 worden de aansluiting van de R. W. 767 met de E 5, alsook de verbinding van de R. W. 767 met de R. W. 67, gepland.

Wat de aanleg van het vak Vijfwege-De Haan betreft zal de evolutie van het verkeer op de bestaande wegen worden afgewacht.

Vraag :

Gemeente Oostkamp

Welk is de stand van zaken betreffende de plaatsing van een lichtsignalisatie op het kruispunt tussen de R. W. 68 en de R. W. 71 ?

Antwoord :

De plaatsing van een driekleurige lichtsignalisatie op het kruispunt van de rijkswegen 68 en 71 werd voorgelegd aan het advies van de bijzondere commissie voor verkeersveiligheid. Op 2 mei 1977 bracht deze commissie een negatief advies uit. Hierbij werd in overweging genomen dat het criterium betreffende de ongevallen niet werd bereikt, het kruispunt maximaal uitgerust is en er zich weinig moeilijkheden voordoen ondanks het feit dat veel verkeer links afslaat of de rijksweg kruist.

Tenslotte zij opgemerkt dat de plaatsing van een driekleurige lichtsignalisatie reeds in 1972 werd onderzocht en daet toen eveneens een negatief advies werd uitgebracht.

Het is dus niet aangewezen tot de plaatsing ervan over te gaan.

Vraag :

Welk is de huidige stand van zaken m.b.t. :

- de omleiding te Loppem (R. W. 197);
- de verbreding van de R. W. 68 tussen Aartrijke en Eernegem (dit is het enige vak dat nog niet verbreed werd langs deze rijksweg, en volgend jaar wordt er een collector voor waterzuivering langs die weg gebouwd).

Antwoord :

Voor de uitvoering van bovengenoemde werken is momenteel niets gepland.

Vraag :

Moet de Staat niet instaan voor alle uitgaven in verband met de verplaatsing van ondoordringbare leidingen (elektriciteit, water, gas) welke tengevolge van wegenwerken noodzakelijk zijn ?

Antwoord :

Het probleem van de verplaatsing van elektrische installaties wegens de uitvoering van wegenwerken heeft alle aandacht van de Minister.

3. R. N. 67 Contournement Sud de Westkapelle

Le contournement de Westkapelle est prévu pour 1979.

4. R. N. 767 Jabbeke-Le Coq

Les travaux de la section entre l'E 5 et la R. N. 10 (Vijfwege) sont en cours. Le raccordement de la R. N. 767 à l'E 5 ainsi que la liaison entre la R. N. 767 et la R. N. 67 sont prévus pour la période 1979-1981.

En ce qui concerne l'aménagement de la section Vijfwege-Le Coq, il sera tenu compte de l'évolution de la circulation sur les routes existantes.

Question :

Commune d'Oostkamp

Où en est-on en ce qui concerne l'installation d'une signalisation lumineuse au carrefour des R. N. 68 et R. N. 71 ?

Réponse :

L'installation d'une signalisation lumineuse tricolore au carrefour des routes nationales 68 et 71 a été soumise à la commission spéciale de la sécurité routière, qui a émis un avis négatif à la date du 2 mai 1977. La commission s'est fondée sur le fait que le critère en matière d'accidents n'était pas atteint, que le carrefour est équipé au maximum et qu'il se produit peu de difficultés, bien que de nombreux véhicules virent à gauche ou croisent la route nationale.

Il convient, en outre, d'observer que l'installation d'une signalisation lumineuse tricolore avait déjà été envisagée en 1972 et avait également fait l'objet d'un avis négatif.

Il n'est donc pas opportun de procéder à cette installation.

Question :

Comment se présente actuellement la situation en ce qui concerne :

- le contournement de Loppem (R. N. 197);
- l'élargissement de la R. N. 68 entre Aartrijke et Eernegem (cette section est la seule qui n'ait pas encore été élargie et un collecteur pour l'épuration des eaux sera installé l'année prochaine le long de cette route).

Réponse :

Rien n'est prévu pour l'instant en ce qui concerne l'exécution de ces travaux.

Question :

L'Etat ne doit-il pas prendre en charge toutes les dépenses de déplacement d'impénétrants (installations électriques, eau, gaz) rendues nécessaires par les travaux routiers ?

Réponse :

Le problème des déplacements d'installations électriques rendus nécessaires par l'exécution de travaux routiers retient toute l'attention du Ministre.

De elektriciteitssector klaagt veel over de toepassing van de wet van 1925 en van de daaropvolgende omzendbrieven welke dit probleem regelen.

Onderhandelingen zijn aan de gang om de talrijke juridische geschillen te beslechten die tussen de Staat en de sector zijn gerezen.

Nochtans lijkt het standpunt dat de Staat al de reiskosten te zijnen laste moet nemen, onaanvaardbaar te zijn.

Wegen : Schildewerk

Vraag :

De diensten hebben de neiging om de leveringen, en met name die van verf, te globaliseren (150 tot 200 000 liter) in plaats van partijen van 50 000 liter te bestellen; zo worden praktisch 80 % van de kleine fabrikanten uitgeschakeld. Hetzelfde geldt wanneer men, b.v., bij de bouw van een betonnen brug de metalen borstweringen mee aanbesteedt, hoewel dergelijke orders door tal van kleine werkplaatsen gunstig zouden worden onthaald. Aan de Staat zou het geen frank méér kosten, want de hoofdaannemer neemt immers 30 % van de prijs van de toeleverancier voor zijn rekening.

Antwoord :

Het is juist dat de leveringen van verf voor de wegen in erg grote partijen worden besteld.

Dat is het gevolg van het feit dat die bestellingen worden geplaatst door een gecentraliseerde dienst in Brussel om de kwaliteit van de verf te kunnen controleren. Dat doet echter niets af van het feit dat de kleine fabrikanten zich met dergelijke te leveren hoeveelheden benadeeld kunnen voelen. Toch moet worden aangestipt dat de totale hoeveelheden benadeeld kunnen voelen. Toch moet worden aangestipt dat de totale hoeveelheid wel erg groot is, maar dat de leveringen over verschillende maanden zijn gespreid, zodat de concurrentie enigszins wordt hersteld. De Minister is evenwel van plan de wijze van toekenning van de bestellingen te verbeteren om de mogelijkheden tot mededinging te verruimen. Spijtig genoeg kan op het voorstel aangaande de afzonderlijke toewijzing voor de borstweringen van bruggen niet worden ingegaan. De bouw van een kunstwerk vormt immers een ondeelbaar geheel.

Parkings

Vraag :

De Minister beloofde parkings te zullen bouwen op de langs de kust gelegen staatsgronden. Buiten de duinen zijn er echter weinig staatsgronden.

Moet er in die omstandigheden geen belangrijke inspanning gedaan worden voor de subsidiëring van ondergrondse parkings in de toeristische centra ?

Antwoord :

Tijdens het bezoek van de Minister te Oostende werd hem gevraagd hoever het stond met de eventuele aanleg van een parking onder de dijk ter hoogte van het casino te Oostende. Deze kwestie is evenwel nog in onderzoek op het departement; de juridische problemen die zich in dat verband stellen zijn niet opgelost.

Krachtig de huidige wetgeving kwamen subsidies worden toegekend voor het inrichten van parkeerterreinen maar niet voor het oprichten, boven- of ondergronds, van parkeergebouwen.

Le secteur de l'électricité se plaint beaucoup de l'application de la loi de 1925 et des circulaires subséquentes qui régissent cette matière.

Afin de régler les nombreux différends juridiques qui opposent l'Etat à ce secteur, une négociation a été entamée.

Cependant le point de vue selon lequel l'Etat devrait prendre en charge tous les frais de déplacements paraît inacceptable.

Routes : Peintures

Question :

Les services ont tendance à globaliser les fournitures notamment de peintures (150/200 000 l) au lieu de faire des lots de 50 000 l; 80 % des petits fabricants sont ainsi pratiquement éliminés. Il en est de même lorsqu'on incorpore, par exemple, dans la construction d'un pont en béton, les gardes-corps métalliques qui seraient accueillis favorablement par de nombreux petits ateliers, ce qui ne serait pas plus onéreux pour l'Etat, car le gros entrepreneur prélève 30 % sur le prix du sous-traitant.

Réponse :

En effet, les fournitures de peintures routières sont commandées par lots très importants.

Cela résulte du fait que ces commandes sont faites par un service centralisé à Bruxelles et ceci, afin de pouvoir contrôler la qualité des peintures. Il n'en reste pas moins vrai que devant les quantités à fournir, les petits fabricants peuvent s'estimer lésés. Cependant, il faut noter que, si la quantité totale à fournir est importante, les fournitures sont étalées sur plusieurs mois, ce qui rétablit une certaine possibilité de concurrence.

Le Ministre se propose cependant de perfectionner la méthode d'attribution du marché pour élargir la concurrence.

Malheureusement, la suggestion en ce qui concerne l'attribution séparée des gardes-corps de ponts ne peut être suivie. La réalisation d'un ouvrage d'art constitue en effet un tout indissociable.

Aires de stationnement

Question :

Le Ministre a promis la construction d'aires de stationnement sur les terrains de l'Etat situés le long du littoral. Or, en dehors des dunes, l'Etat ne possède guère de terrains dans cette région.

Dans ces conditions, ne conviendrait-il pas de fournir un effort particulier pour subventionner les constructions d'aires de parage souterrains dans les centres touristiques ?

Réponse :

Lors de la visite du Ministre à Ostende, il lui a été demandé où en était la construction éventuelle d'une aire de stationnement sous la digue à hauteur du casino d'Ostende. Or, cette affaire est toujours à l'étude au département et les problèmes juridiques s'y rapportant ne sont pas encore résolus.

Si la législation actuelle autorise l'octroi de subsides pour l'aménagement d'aires de stationnement, il n'en va pas de même pour la construction en surface ou souterraine d'immeubles de parage.

Tenslotte is de Minister van Openbare Werken niet bevoegd van dergelijke toelagen te verlenen. Zulks behoort tot de bevoegdheid van de Ministers van gewestelijke aangelegenheden.

Verlichting

Vraag :

De weg Duinbergen-Blankenberge zou beter moeten worden verlicht.

Wat zijn de plannen op dit gebied ?

Antwoord :

De kwestie van de verlichting van de weg Duinbergen-Blankenberge zal voorgelegd worden aan de speciale commissie voor verkeersveiligheid die deze kwestie zal onderzoeken, rekening houdend met de bestaande verlichting en het verkeer op deze weg.

In geval deze commissie een gunstig advies verstrekt, zal de plaatsing van de lichten in het programma « verlichting der rijkswegen » worden opgenomen.

Bomen

Vraag :

Bomen mogen langs de wegen worden geplant, maar alleen wanneer aan bepaalde voorwaarden inzake veiligheid is voldaan.

Antwoord :

Er worden geen bomen meer geplant langs wegen die door een bos of een park lopen.

In de steden worden langs de wegen bomen geplant derwijze dat er tussen door gereden kan worden.

In het open veld worden bomen alleen op 3 meter van de rand van de steenweg geplant.

Vraag :

Een ambtenaar werd onlangs veroordeeld omdat een boom op een wagen was gevallen. Welke reglementaire bepalingen zijn in het departement van kracht voor het vellen van bomen ?

Antwoord :

Krachtens de bepalingen van artikel 44, eerste lid, van de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw, is het verboden te ontbossen of het reliëf van de bodem aanmerkelijk te wijzigen, zonder voorafgaande schriftelijke en uitdrukkelijke vergunning van het college van burgemeester en schepenen.

Krachtens artikel 48 van dezelfde wet wordt, in afwijking van bovenstaande bepalingen, de vergunning verleend door de Minister of zijn gemachtigde, wanneer ze wordt aangevraagd door een door de Koning aangewezen publiekrechtelijk lichaam.

Artikel 3 van het koninklijk besluit van 1934 tot vestiging van een erfdienstbaarheid *non ædificandi* op sommige wegen staat toe bomen te planten « op minstens 2 meter achter de grens van het openbaar domein of de vastgestelde rooilijn ».

Het ministerieel besluit van 6 maart 1968 machtigt, in artikel 21, 23°, de secretaris-generaal om het vellen toe te laten van bomen die op het door het departement beheerde Rijksdomein groeien.

En fin de compte, l'octroi de subsides de cet ordre n'entre pas dans les attributions du Ministre des Travaux publics mais plutôt dans celles des Ministres des Affaires régionales.

Eclairage

Question :

La route Duinbergen-Blankenberge devrait être mieux éclairée.

Quels sont les projets en ce domaine ?

Réponse :

La question de l'éclairage de la route Duinbergen-Blankenberge sera soumise pour avis à la commission spéciale de la sécurité routière, qui l'examinera en tenant compte de l'éclairage existant et de la densité de la circulation sur ladite route.

En cas d'avis favorable de cette commission, la mise en place des points d'éclairage sera reprise au programme d'éclairage public des routes de l'Etat.

Arbres

Question :

Des arbres peuvent être plantés le long des routes, mais seulement lorsque certaines conditions de sécurité sont remplies.

Réponse :

On ne plante plus d'arbres le long des routes traversant une forêt ou un parc.

Dans les villes sont prévus des arbres le long des voiries, à des distances permettant le passage.

En rase campagne, les arbres ne sont plantés qu'à plus de 3 m du bord de la chaussée.

Question :

Un fonctionnaire vient d'être condamné parce qu'un arbre était tombé sur une voiture. Quelles sont les dispositions réglementaires en vigueur au département en ce qui concerne l'abattage des arbres ?

Réponse :

Aux termes des dispositions de l'article 44, 1^{er} alinéa, de la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, il est défendu de déboiser ou de modifier sensiblement le relief du sol, sans un permis écrit et exprès du collège des bourgmestre et échevins.

Par dérogation à ces dispositions et selon l'article 48 de la même loi, le permis est délivré par le Ministre ou son délégué, lorsqu'il est sollicité par une personne de droit public désignée par le Roi.

Un arrêté royal de 1934 concernant les zones de recul le long des routes de l'Etat autorise, en son article 3, la plantation d'arbres à 2 mètres au moins en arrière de la limite du domaine public ou de l'alignement décrété.

L'arrêté ministériel de délégation du 6 mars 1968 donne en son article 21-23° délégation au secrétaire général pour autoriser l'abattage d'arbres croissant sur le domaine de l'Etat géré par le département.

Voorts geeft een omzendbrief van 24 juli 1971, waarin de bovengenoemde wettelijke en reglementaire bepalingen voorkomen, precieze voorschriften voor het onderhoud en het vellen van bomen langs de Rijkswegen.

Aldus wordt, op grond van het advies van de dienst van het Groene Plan, een lijst met de te vellen bomen toegestuurd door iedere Wegendirectie. Die lijst en het advies van het Groene Plan worden ter beslissing aan de secretaris-generaal voorgelegd.

In dringende gevallen en wanneer de bomen werkelijk een gevaar voor het verkeer vormen, mag de hoofdinspecteur-directeur de beslissing tot het vellen nemen, met dien verstande dat de secretaris-generaal later daarvan op de hoogte wordt gebracht.

Vraag :

Als ophogingsmateriaal kan, in de plaats van zand, gips worden gebruikt, aangezien die grondstof in grote voorraden aanwezig is.

Die oplossing wordt thans bestudeerd. Overweegt het departement het gebruik van die grondstof? De resultaten van die studie, evenals die van het experiment dat thans in de omgeving van Zelzate aan de gang is, zullen eerlang bekend zijn.

Antwoord :

De ontginning van vele zandgroeven is niet bepaald esthetisch voor de omgeving.

Voor de wegenbouw vereist belangrijke ophogingen. Het is een feit dat de administratie sedert verscheidene jaren naar een evenwicht tussen de weggravingen en de ophogingen zoekt ten einde de aanvoer van zand te beperken. Bijgevolg wordt alleen een beroep gedaan op andere materialen wanneer er niet genoeg ophogingsaarde ter plaatse is.

Het gebruik van industriële afvalstoffen voor de ophoging van de wegen wordt thans bestudeerd. Hierbij wordt onder meer aan gips gedacht. Dat onderzoek is nog niet ten einde en in de streek van Zelzate is thans een eerste experiment aan de gang.

Zolang de eindresultaten van die experimenten niet bekend zijn, dient men zeer voorzichtig te zijn, want uit de eerste resultaten zou blijken dat de bijprodukten van gips tevens minerale zouten bevatten die het grondwater kunnen bevuilen.

d) *Fietspaden*

Vraag :

De campagne voor de aanleg van fietspaden moet worden goedgekeurd. Het is alleen maar jammer dat die paden langs snelle verkeerswegen lopen en dat de plaatselijke behoeften over het hoofd worden gezien.

Die fietspaden zouden bij voorbeeld moeten komen langsheen de secundaire wegen, op het tracé van de jaagpaden of in beschermde landschappen.

De gemeenten zijn slecht bij kas en men mag zich dan ook terecht afvragen hoe zij de extra-uitgaven zullen aankunnen?

Hoe gaat men de nodige investeringen verrichten?

Une circulaire du 24 juillet 1971, tout en reprenant les dispositions légales et réglementaires précitées, donne des instructions précises pour l'entretien et l'abattage des arbres le long des routes de l'Etat.

Ainsi, sur base de l'avis du service du Plan vert, chaque direction des routes envoie régulièrement une liste où figurent les arbres à abattre. Cette liste et l'avis du Plan vert sont soumis à la décision du secrétaire général.

En cas d'urgence et lorsque les arbres présentent un réel danger pour la circulation, il appartient à l'ingénieur en chef-directeur de prendre la décision de les abattre, quitte à en aviser plus tard le secrétaire général.

Question :

L'emploi en tant que remblai, de gypse, dont existent de grands stocks, pourrait éviter l'utilisation de sable.

Une étude est en cours. Le département envisage-t-il l'utilisation de ce matériau? Les résultats de cette étude, de même que ceux de l'expérience en cours près de Zelzate, devraient être connus rapidement.

Réponse :

L'ouverture de nombreuses carrières de sable est très désavantageuse pour l'aspect esthétique des lieux où les sablières sont implantées.

C'est essentiellement dans le domaine routier que d'importants remblais sont mis en œuvre. Or, depuis quelques années déjà, l'administration tente d'équilibrer les déblais et les remblais afin de minimiser l'apport de matériaux sableux. Ce n'est donc que lorsqu'il y a déficit en terres de remblai qu'il est fait appel à des matériaux d'apport.

L'emploi de déchets industriels dans les remblais routiers est actuellement à l'étude. Parmi ces matériaux figure le gypse. Ces études ne sont pas terminées et une première expérience est en cours près de Zelzate.

En attendant les résultats définitifs des expériences, il convient d'être très prudent car les premiers résultats tendraient à démontrer que les sous-produits gypseux contiennent aussi des sels minéraux susceptibles de polluer les nappes phréatiques.

d) *Pistes cyclables*

Question :

La campagne en faveur des pistes cyclables mérite d'être approuvée. Il est cependant regrettable que le réseau longe les voies rapides et ne répond pas aux besoins locaux.

Ces pistes devraient, par exemple, être implantées le long des voiries secondaires, sur les chemins de halage ou dans les sites protégés.

Etant donné l'état déplorable des finances communales, va-t-on pouvoir imposer aux communes cette dépense supplémentaire?

Comment seront réalisés les investissements nécessaires?

Antwoord :

De Staat wil meer veiligheid voor de fietsers en bromfietsers die de wegen berijden waarvoor hij instaat.

In plaats van systematisch het tracé van de rijksweg te volgen, wenst hij in ieder afzonderlijk geval gebruik te maken van het tracé dat hem het gunstigst lijkt.

Voor de Staat komt het er dus niet hoofdzakelijk op aan in de lokale behoeften te voorzien en het is er hen evenmin om te doen op te treden in de plaats van de gemeenten die belast zijn met de aanleg van rijwielpaden van louter plaatselijk belang, wat niet wegneemt dat de aan te leggen rijwielpaden uiteraard in ruime mate aan de plaatselijke behoeften moeten beantwoorden.

Ten slotte is het hoegenaamd niet de bedoeling de gemeenten op kosten te jagen en er wordt in dezen geen enkele nieuwe verplichting opgelegd.

Vragen :

Is het departement van Openbare Werken voornemens zelf rijwielpaden aan te leggen of zullen de gemeentebesturen daarmee belast worden?

Hoe zal de coördinatie met de Minister van Verkeerswezen tot stand worden gebracht?

* * *

De buiten gebruik gestelde spoorwegbeddingen moeten opnieuw voor toeristische doeleinden bestemd worden, met name als wandel-, ruit- en rijwielpaden.

Antwoord :

Het is niet de bedoeling van de Minister de rijwielpaden door de gemeentebesturen te laten aanleggen (zie vorig antwoord).

Noch de rijwielpaden waarvan sprake is in het bijzondere programma van 500 miljoen, noch die welke voorkomen in het algemene programma van het departement, zijn van plaatselijk belang.

Het aanleggen van toeristische rijwielpaden behoort tot de bevoegdheid van de Minister van Verkeerswezen.

Het Wegenfonds draagt bij in de aanleg van rijwielpaden die aansluiten op het rijkswegennet met het doel de wielrijders en bromfietsers te beschermen die van dat net gebruik maken.

Er zal een wetsontwerp worden ingediend dat aan het Wegenfonds de mogelijkheid zal bieden om, waar die oplossing het gunstigst blijkt voor het rijkswegennet, rijwielpaden aan te leggen langs de provincie- en gemeentewegen.

Er is niets op tegen dat nu reeds afgedankte spoorwegbeddingen, jaagpaden of andere wegen, straten en voetpaden als rijwielpad worden gebruikt.

Vraag :

De plannen voor de aanleg van rijwielpaden vallen toe te juichen. Welke technische oplossing werd aangehouden?

Benevens het rijwieltoerisme verdient het belang van de gewone weggebruikers bijzondere aandacht. Moeten voor hen op de wegen geen strepen worden getrokken zodat zij over een aparte rijstrook kunnen beschikken waarvan het onderhoud in één moeite door kan gaan met dat van de rijstrook voor de vierwielers?

Réponse :

Le but poursuivi par l'Etat est d'améliorer la sécurité des cyclistes et des cyclomoteuristes qui emprunteront le réseau dont il a la responsabilité.

Il entend choisir, dans chaque cas, le tracé qui paraît le plus favorable au lieu de suivre systématiquement celui de la route d'Etat.

L'objectif essentiel n'est donc pas de répondre aux besoins locaux et de se substituer aux communes qui ont en charge la construction des pistes d'intérêt spécifiquement local. Cependant, les pistes qui seront construites répondront bien entendu, dans une large mesure, aux besoins locaux.

Enfin, il n'est pas question d'imposer des dépenses supplémentaires aux communes. Aucune obligation nouvelle ne leur incombe.

Questions :

Le département des Travaux publics a-t-il l'intention de construire lui-même les pistes cyclables ou les administrations communales en seront-elles chargées?

Comment sera assurée la coordination avec le Ministre des Communications?

* * *

Les assiettes de chemins de fer hors d'usage devront être réaffectées à des fins touristiques : promenade, équitation, pistes cyclables.

Réponse :

Le Ministre n'a pas l'intention de faire construire les pistes cyclables par les administrations communales (voir réponse précédente).

Les pistes cyclables visées tant par le programme spécial de 500 millions que par l'action du département en général ne présentent aucun intérêt local.

Construire des pistes à des fins touristiques ressortit à la compétence du Ministre des Communications.

Le Fonds des Routes intervient dans la construction des pistes cyclables liées au réseau routier de l'Etat, afin de protéger les cyclistes et les cyclomoteuristes qui empruntent ce réseau.

Un projet de loi sera déposé qui devra permettre au Fonds des Routes de construire, là où cette solution apparaît la plus favorable dans l'optique du réseau routier de l'Etat, des pistes cyclables sur le domaine des routes provinciales et communales.

Il n'y a, dès maintenant, pas d'obstacle à ce que soit utilisée une assiette désaffectée, un chemin de halage ou toute autre voirie, chemin ou sentier.

Question :

La construction projetée de pistes cyclables est réjouissante. Quelle est la solution technique retenue?

En dehors du cyclotourisme, l'intérêt des usagers doit retenir une attention particulière. Ne faut-il pas prévoir à leur intention sur les routes à peu de frais, par simple marquage, une bande spéciale de circulation qui serait entretenue en même temps que la chaussée?

Antwoord :

Al verscheidene jaren lang wordt, overal waar genoeg plaats voorhanden is, een gedeelte van de rijweg voor fietsers gereserveerd.

De « markering » biedt evenwel slechts een bedrieglijke veiligheid voor die weggebruikers.

Daarom moet een inspanning worden geleverd voor de aanleg van aparte rijwielpaden, want die alleen kunnen de wielrijders reële veiligheidsgaranties bieden.

In afwachting dat die aparte rijwielpaden er komen, zal de voorgestelde oplossing worden toegepast, mits zij niet te veel risico's oplevert voor de wielrijders.

Vraag :

De fietspaden worden ernstig beschadigd door de wagens. Moeten zij niet gescheiden worden van de hoofdweg en steviger worden gebouwd ?

Antwoord :

Fietspaden worden normaal niet bereden door het auto-mobiëlverkeer, met uitzondering van de fietspaden gelegen in zones waar toegangen bestaan tot de langs de weg gelegen garages. Hier wordt, zo mogelijk, een meer stevige fundering en verharding aangebracht.

Omwille van de voordelen op het gebied van de veiligheid en het milieu ligt het inderdaad in de bedoeling om in de toekomst meer fietspaden gescheiden van de hoofdverkeersweg aan te leggen. Deze fietspaden dienen ook zoveel mogelijk continu te zijn. Daartoe strekt het wetsontwerp dat het Wegenfonds toelaat fietspaden te financieren en aan te leggen, in samenwerking met de bevoegde diensten, op provinciaal- en gemeentelijk domein, op verlaten spoorwegbeddingen en jaagpaden. Dit wetsontwerp zal binnenkort worden ingediend.

Vraag :

Welk is de stand van zaken m.b.t. het fietspad Beernem-St-Joris ten Distel op de RW68 en de verbreding van de Parkstraat (RW70) ?

Antwoord :

De aanleg van het fietspad en de verbreding van de Parkstraat worden momenteel niet in het vooruitzicht gesteld.

Vraag :

Welk is de stand van zaken inzake de ontubbeling van het fietspad langsheen de RW71 tussen Brugge en Wingene en van het fietspad langsheen de RW68 vanaf het kruispunt met de RW71 tot Ruddervoorde ?

Antwoord :

Bij de verbeteringswerken aan bochten op de RW71 te Oostkamp (Waardamme) wordt tevens plaatselijk het fietspad ontubbelld. Deze werken werden onlangs goedgekeurd voor een bedrag van 5 897 006 F. De verdere aanleg van fietspaden op dit vak van de RW71 wordt in de komende jaren gepland.

De aanleg van een fietspad langsheen de RW68 tussen het kruispunt met de RW71 en Ruddervoorde wordt niet voorzien.

Réponse :

La réservation d'une partie de la chaussée aux cyclistes par un marquage se fait depuis plusieurs années, partout où on dispose de la place suffisante.

Un marquage n'offre toutefois qu'une sécurité illusoire aux cyclistes.

C'est pourquoi l'effort doit être porté vers la création de pistes en site propre qui, seules, peuvent assurer une réelle sécurité aux cyclistes.

En attendant la réalisation des pistes cyclables en site propre, la solution proposée sera appliquée lorsqu'elle ne présente pas trop de dangers pour les cyclistes.

Question :

Les pistes cyclables sont fortement endommagées par les voitures. Ne devraient-elles pas être séparées de la chaussée principale et construites de manière plus solide ?

Réponse :

Normalement, les pistes cyclables ne sont pas empruntées par le trafic automobile, sauf celles qui sont situées dans des zones où existent des accès à des garages bordant la route. A ces endroits, l'assiette et le revêtement sont — autant que possible — renforcés.

Pour des raisons de sécurité et d'environnement, il est envisagé, en effet, de multiplier à l'avenir les pistes cyclables en site propre. Ces pistes doivent également être autant que possible continues. A cet effet, le Parlement sera bientôt saisi d'un projet de loi autorisant le Fonds des Routes à financer et à aménager, en collaboration avec les services compétents, des pistes cyclables sur des domaines provinciaux ou communaux, des assiettes ferroviaires désaffectées et des chemins de halage abandonnés. Ce projet de loi sera déposé sous peu.

Question :

Où en sont les travaux de construction de la piste cyclable Beernem-St-Joris-ten-Distel, en bordure de la RN 68 et l'élargissement de la « Parkstraat » (RN70) ?

Réponse :

La construction de la piste cyclable et l'élargissement de la « Parkstraat » ne sont pas envisagés actuellement.

Question :

Où en est le dédoublement de la piste cyclable le long de la RN71 entre Bruges et Wingene et de la piste cyclable le long de la RN68 entre le croisement avec la RN71 et Ruddervoorde ?

Réponse :

Il sera procédé localement au dédoublement de la piste cyclable à l'occasion des travaux de rectification de virages sur la RN71 à Oostkamp (Waardamme). Ces travaux ont été récemment approuvés pour un montant de 5 897 006 F. La poursuite de l'aménagement de pistes cyclables sur cette section de la RN71 est prévue au cours des prochaines années.

Il n'est pas prévu d'aménager une piste cyclable le long de la RN68 entre le croisement avec la RN71 et Ruddervoorde.

6. Gebouwen

Vraag :

Wat zijn de globale vooruitzichten en de programmatie i.v.m. alle toekomstige realisaties inzake Rijksadministratieve centra ?

Zouden de toegekende investeringen voor het Rijksadministratief centrum te Brussel niet moeten worden verlaagd ? Is dat Centrum nog verantwoord ?

Zou de uitvoering van de werken niet via niet-terugvorderbare Rijkstoelagen moeten worden gedecentraliseerd naar de gewestelijke en plaatselijke instellingen toe ?

Antwoord :

Hoewel hij geen voorstander is van het project voor het Rijksadministratief centrum te Brussel, meent de Minister niettemin dat het zo spoedig mogelijk moet worden afgevoerd en zulks om twee redenen.

Ten eerste omdat de rendabiliteit van de vorige bestedingen aanzienlijk zal worden verhoogd door de overeenkomsten die voor dat administratief centrum nog moeten worden afgesloten en waarvan het verdrag op 5,2 miljard geraamd wordt.

Berekend werd dat die 5 miljard investeringen 2,6 maal produktiever zullen zijn dan de reeds uitgegeven 13 miljard.

Daaruit blijkt dus duidelijk dat het project moet worden uitgevoerd.

Ten tweede omdat te Brussel nog steeds een grote behoefte aan lokalen bestaat en het administratief centrum derhalve verantwoord blijft.

Vastgesteld wordt immers dat 60 % van de door de Regie der Gebouwen gehuurde lokalen te Brussel gelegen is. Opdat de Rijksgebouwen te Brussel aan de behoeften zouden voldoen, zou drie vierde van de aldaar werkzame ambtenaren elders moeten worden tewerkgesteld.

De Minister acht een dergelijke afvloeiing van het te Brussel tewerkgestelde personeel ondenkbaar, zelfs indien het in het kader van de gewestvorming tot een doorgedreven administratieve decentralisatie komt.

De Rijksadministratieve centra die in de grote steden in de verschillende gewesten van het land moeten worden gebouwd, worden in het programma van het departement niet uit het oog verloren.

Het daartoe vastgestelde bedrag beloopt 1 miljard 804 miljoen voor 1978.

De mogelijkheid wordt bestudeerd om in de loop van de komende 5 jaar voor die Rijksadministratieve centra een programma ten belope van ca. 18 miljard vast te stellen.

Tenslotte verleent het departement van Openbare Werken toelagen aan de provincies voor de bouw van hun administratieve centra.

De toelagen die aan de gemeenten voor dergelijke gebouwen worden verleend, zijn ten laste van de begrotingen voor gewestelijke aangelegenheden.

Vraag :

De thans over verschillende gebouwen verspreide diensten moeten worden samengebundeld en daartoe dient een huurprogramma te worden opgemaakt dat op heden nog niet gerealiseerd werd.

Is leasing daartoe niet de enige geschikte formule ?

Antwoord :

Ofschoon tot op heden nog geen enkel leasingcontract gesloten werd, heeft de Minister veel belangstelling voor die formule. De diensten van het departement onderzoeken aandachtig de desbetreffende procedure.

6. Bâtiments

Question :

Quelles sont la programmation et l'estimation globales de toutes les réalisations futures en matière de cités administratives de l'Etat ?

Les investissements consentis pour la Cité administrative de l'Etat de Bruxelles ne devraient-ils pas être réduits ? Celle-ci se justifie-t-elle encore ?

Ne serait-il pas utile de décentraliser la réalisation des travaux vers les entités régionales et locales au moyen de subsides de l'Etat « à fonds perdus » ?

Réponse :

Sans être un farouche défenseur de la Cité administrative de l'Etat de Bruxelles en tant que projet, le Ministre estime qu'elle doit être achevée dans les meilleures délais pour deux raisons.

La première est que les contrats qui doivent encore être conclus pour cette Cité administrative et qui sont estimés à 5,2 milliards vont accroître considérablement la rentabilité des dépenses déjà consenties.

Il a été calculé que ces 5 milliards d'investissements seraient 2,6 fois plus productifs que les 13 milliards déjà dépensés.

Il apparaît ainsi clairement que l'opération doit être menée à son terme.

La seconde raison est que les besoins de locaux à Bruxelles restent importants et qu'à ce point de vue, la Cité administrative garde sa raison d'être.

Il peut être constaté en effet que 60 % des locations de la Régie des bâtiments sont localisées à Bruxelles. Il faudrait, pour que les bâtiments que possède l'Etat à Bruxelles deviennent suffisants, que les 3/4 des fonctionnaires qui y travaillent actuellement soient occupés ailleurs.

Le Ministre ne croit pas qu'un tel effondrement des effectifs administratifs localisés à Bruxelles soit concevable, même s'il est procédé à une décentralisation administrative poussée dans le cadre de la régionalisation.

Le programme établi par le département ne néglige nullement les centres administratifs de l'Etat à construire dans les grandes villes des diverses régions du pays.

Le montant prévu à cette fin s'élève à 1 milliard 804 millions en 1978.

La possibilité est étudiée de prévoir, au cours des 5 prochaines années, un programme d'un montant d'environ 18 milliards pour ces cités administratives de l'Etat.

Enfin, le département des Travaux publics accorde des subsides aux provinces pour la construction de leur centre administratif.

Quant à ceux qui sont octroyés aux communes pour de telles constructions, ils sont à charge des budgets des affaires régionales.

Question :

Les administrations éparpillées dans différents immeubles doivent être réunies et un programme de location qui, jusqu'à présent, n'a pu voir le jour, doit être établi.

A cet égard, la seule formule adéquate n'est-elle pas celle du leasing ?

Réponse :

Si aucun contrat de leasing n'a été conclu à ce jour, le système du leasing retient toute l'attention du Ministre. La procédure fait l'objet d'une étude détaillée dans les services du département.

Vraag :

In het bijblad voor 1977 werd onder artikel 41.65 een nieuw krediet van 46 miljoen uitgetrokken voor terugbetaling aan de Regie der Gebouwen van huurgelden die, wegens bepaalde omstandigheden, niet van een ministerieel departement kunnen worden teruggevorderd.

Het komt ons dus voor dat er lokalen worden gehuurd die niet gebruikt kunnen worden.

Dient men niet eerst de bestemming van de lokalen te kennen alvorens ze te huren ?

Antwoord :

Dit krediet is niet nieuw. Het kan als volgt worden uitgelegd.

De Regie der Gebouwen huurt particuliere gebouwen om er openbare diensten in onder te brengen .

Zij betaalt de huurgelden en vordert ze terug van de departementen die in de gebouwen gevestigd zijn.

Om bepaalde redenen, met name de aanpassing van de kantoren aan de behoeften van de administratie die er haar intrek zal nemen, gebeurt het soms dat die kantoren niet onmiddellijk bewoonbaar zijn.

Het komt ook voor, o.m. in geval van reorganisatie van bepaalde ministeries naar aanleiding van een herstructurering van de Regering of van een nieuwe stap in de richting van de gewestvorming, dat sommige gebouwen voortijdig ontruimd worden, dus voordat de huurovereenkomst verstreken is.

In dat geval kan de Regie der Gebouwen de door haar betaalde huurgelden niet terugvorderen en daarom werd op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken daartoe een bijzonder krediet uitgetrokken.

Vraag :

Moet, bij de aanbesteding van werken in de sector gebouwen, niet een zeker percentage voor estetik worden voorbehouden ?

Antwoord :

De estetik van een gebouw behoort tot de bevoegdheid van een architect en een deel van diens ereloon is speciaal bestemd voor de artistieke leiding.

Het is een traditie dat bij nieuwe belangrijke gebouwen 1 à 2 % van de totale kostprijs voorbehouden wordt voor een kunstwerk.

Vraag :

Er was sprake van dat de Regie der Gebouwen een overeenkomst moest sluiten met de ministeriële departementen en met de Regie der Posterijen.

Werd die overeenkomst ondertekend ?

Wat is de inhoud daarvan ?

Antwoord :

De Regie der Gebouwen moet volstrekt geen overeenkomsten sluiten met de ministeriële departementen.

De verplichtingen van de Regie inzake huisvesting van de ambtenaren der andere departementen zijn immers vastgelegd in de wet tot instelling van de Regie der Gebouwen.

Daarentegen bepaalt de wet tot instelling van de Regie der Posterijen dat een overeenkomst zal worden gesloten tussen die Regie en de Regie der Gebouwen.

Die algemene overeenkomst werd op 15 april 1974 ondertekend.

Question :

Au feuilleton d'ajustement de 1977, il est prévu, à l'article 41.65, un crédit nouveau de 46 millions pour le remboursement à la Régie des bâtiments des loyers qui, par suite de certaines circonstances, s'avèrent irrécupérables auprès d'un département ministériel.

Il semble donc que des locaux qui ne peuvent être occupés sont loués.

Ne devrait-on pas avoir connaissance de la destination des locaux avant de les louer ?

Réponse :

Ce crédit n'est pas nouveau. Il s'explique par les raisons suivantes.

La Régie des bâtiments loue des immeubles privés pour y installer les services publics.

Elle paie les loyers et les récupère auprès des départements qui occupent ces immeubles.

Il arrive parfois que, par suite de certaines circonstances telles que l'adaptation des locaux aux nécessités de l'administration à installer, lesdits locaux ne puissent être occupés immédiatement.

Parfois aussi, notamment en cas de réorganisation de certains ministères par suite d'une restructuration du Gouvernement ou d'une nouvelle étape dans la voie de la régionalisation, certains immeubles sont abandonnés prématurément, c'est-à-dire avant la fin du bail.

Dans ces cas, la Régie des bâtiments ne peut pas récupérer les loyers qu'elle a payés. C'est pourquoi un article spécial a été ouvert au budget du Ministère des Travaux publics.

Question :

Ne faut-il pas, lors d'adjudications de travaux dans le secteur des bâtiments, réserver un certain pourcentage à l'esthétique ?

Réponse :

L'esthétique d'un bâtiment est de la compétence de l'architecte et une partie de ses honoraires est destinée spécialement à sa direction artistique.

La tradition veut que, lors de la construction d'importants bâtiments nouveaux, il y ait réservation d'un ou de 2 % du coût total pour une œuvre d'art.

Question :

La Régie des bâtiments devait conclure une convention avec les départements ministériels et avec la Régie des postes.

Cette convention a-t-elle été signée ?

Quel est son objet ?

Réponse :

La Régie des bâtiments ne doit en aucune manière conclure des conventions avec les départements ministériels.

En effet, les obligations de la Régie en matière de logement des fonctionnaires des autres départements sont fixées par la loi-même créant la Régie des bâtiments.

Par contre, la loi créant la Régie des postes prévoit en effet la rédaction d'une convention entre celle-ci et la Régie des bâtiments.

Cette convention générale a été signée le 15 avril 1974.

Zij bestrijkt alle procedures inzake optrekken en verhuren van gebouwen, aankoop van gronden, verlaten van gebouwen, evenals de budgettaire procedure.

Vraag :

Wat behelst het fysisch programma inzake klein onderhoud van de gebouwen?

Antwoord :

Voor de onderhoudskredieten, die opgenomen zijn onder de lopende uitgaven, bestaat geen gedetailleerd fysisch programma.

Zij zijn trouwens voor een deel bestemd om behoeften te dekken die in de loop van het jaar kunnen ontstaan ingevolge onvoorziene omstandigheden (stormen, diverse storingen).

Het aangewende systeem bestaat hierin dat elke buitendienst een bepaald bedrag toegewezen krijgt, waarmee hij aan de noodzakelijke uitgaven het hoofd moet bieden.

Vraag :

De ervaring met het Administratief Centrum van de Staat heeft aangetoond dat het bij dit experiment moet blijven.

Nochans wordt te Antwerpen de bouw van een complex van 145 000 m² kantoren overwogen.

Antwoord :

Administratieve wijken zoals die van Brussel moeten niet meer gebouwd worden. Zij zijn te groot en de mens loopt erin verloren.

Voor wat het Administratief Centrum van Antwerpen betreft zijn de contacten van het departement met de stad Antwerpen, die een stedenbouwkundig advies moet geven, zeer traag verlopen.

Verscheidene ontwerpen van de Regie der Gebouwen werden reeds verworpen.

Een administratief centrum oprichten op de gronden gelegen tussen de gedempte Zuiderdokken en de Scheldekaaien lijkt geen ideale oplossing. Aldus immers zou een « administratieve muur » van ongeveer 1 km lengte gevormd worden.

Op 9 december 1977 liet de stad Antwerpen de Minister een structuurschets van Antwerpen-Zuid geworden, die op dit ogenblik door de diensten van het departement wordt onderzocht.

Vraag :

Op artikel 550.01 is een krediet van 7,188 miljard uitgetrokken voor de Regie der gebouwen, waarvan 3,504 miljard voor rijksadministratieve centra, en meer bepaald 280 miljoen voor West-Vlaanderen.

Welk is de gedetailleerde bestemming van die 280 miljoen?

Voor West-Vlaanderen blijven dan nog voor 172 miljoen kredieten over. Welk is hun bestemming?

Antwoord :

Op het fysisch programma 1978 van de regie der gebouwen is een krediet van 432 miljoen uitgetrokken voor de provincie West-Vlaanderen.

Elle rassemble toutes les procédures en matière de construction, de location de bâtiments, d'acquisition de terrains, de désaffectation de bâtiments ainsi que la procédure budgétaire.

Question :

Quel est le programme physique des petits entretiens en matière de bâtiments?

Réponse :

Les crédits d'entretien qui sont inscrits parmi les dépenses courantes ne font pas l'objet d'un programme physique détaillé.

Ils visent d'ailleurs pour une part à couvrir des besoins qui peuvent apparaître en cours d'année à la suite de circonstances imprévues (tempêtes, pannes diverses).

Le système utilisé est le suivant : chaque service extérieur reçoit une enveloppe déterminée à l'intérieur de laquelle il doit s'organiser pour faire face aux besoins.

Question :

L'expérience acquise du fait de la Cité administrative de l'Etat fait apparaître qu'il ne convient pas de renouveler ce genre d'essai.

Il est cependant question de construire à Anvers un complexe de 145 000 m² de bureaux.

Réponse :

Il ne faut plus construire de cités administratives semblables à celle de Bruxelles. Elles sont trop vastes et l'homme s'y sent perdu.

En ce qui concerne la cité administrative d'Anvers, les contacts se sont poursuivis au ralenti entre le département et la ville d'Anvers qui doit émettre un avis en matière d'urbanisme.

Divers projets de la Régie des bâtiments ont été refusés.

La construction d'une cité administrative sur les terrains situés entre les bassins comblés du sud et les quais de l'Escaut ne semble pas constituer une solution idéale, puisqu'il en résulterait un « mur administratif » d'environ 1 kilomètre de long.

En date du 9 décembre 1977, la ville d'Anvers a transmis au Ministre un schéma structurel d'Anvers-Sud, lequel est actuellement examiné par les services du département.

Question :

A l'article 550.01, un crédit de 7,188 milliards est prévu pour la Régie des bâtiments, dont 3,504 milliards pour les centres administratifs de l'Etat et, notamment, 280 millions pour la Flandre occidentale.

Quelle est l'affectation détaillée de ces 280 millions?

Il reste encore un crédit de 172 millions pour la Flandre occidentale. Quelle est l'affectation de ce crédit?

Réponse :

Le programme physique pour 1978 de la Régie des bâtiments prévoit un crédit de 432 millions pour la province de Flandre occidentale.

De bestemming hiervan is de volgende :

— voor het departement van Financiën	50 miljoen
— voor het departement van Justitie	25 miljoen
— voor het departement van Verkeerswezen	12 miljoen
— voor het Wetenschapsbeleid : Landbouw ...	25 miljoen
— voor de Rijkswacht	60 miljoen

Voor de Administratieve Centra werd een krediet van 260 miljoen — en niet van 280 miljoen zoals gezegd — uitgetrokken.

Op dit ogenblik is het nog niet mogelijk meer details hierover te verstrekken.

Die cijfers gelden echter slechts als aanwijzing en kunnen nog worden gewijzigd.

Vraag :

Wanneer wordt het administratief centrum van Neerpelt gebouwd, dat reeds enkele jaren is gepland ?

Antwoord :

De oprichting van een rijksadministratief centrum te Neerpelt wordt in het vooruitzicht gesteld voor het dienstjaar 1979.

Vraag :

Gebouwen te Charleroi

Wat gebeurt er met de gronden van de vroegere gevangenis ?

Wordt er op de begroting voor 1978 geen enkel krediet uitgetrokken voor het Administratief Centrum te Charleroi ?

Antwoord :

De administratie voert onderhandelingen voor de eventuele aankoop van het « Centre Albert » dat, op twee verdiepingen na, door overheidsdiensten wordt betrokken.

Dat centrum is echter niet groot genoeg om er alle diensten in onder te brengen. Er dient dan ook een tweede centrum van kleinere afmetingen te worden gebouwd op de gronden van de vroegere gevangenis. Tegelijkertijd zouden ondergrondse parkings worden aangelegd voor alle personeelsleden van de beide centra.

Op de begroting voor 1978 van de Regie der Gebouwen wordt geen enkel krediet uitgetrokken, ofschoon op de begroting voor 1979 een eerste fase van 150 miljoen zal worden ingeschreven, terwijl de begroting voor 1981 in eenzelfde bedrag voorziet voor de tweede fase.

De eventuele overneming van de « Tour Albert » zou geleidelijk geschieden in tranches en volgens de budgettaire mogelijkheden.

Vraag :

Hoever is de afwerking gevorderd van de lokalen voor de Rijkswacht te Ciney ? Hoewel deze nog niet onder dak waren, werden de werken onderbroken en gedurende twee opeenvolgende winters waren ze aan weer en wind blootgesteld.

Antwoord :

De Minister heeft de nodige maatregelen genomen om die ongelukkige toestand te verhelpen.

L'affectation de ce crédit est la suivante :

— pour le département des Finances	50 millions
— pour le département de la Justice	25 millions
— pour le département des Communications	12 millions
— pour la Politique scientifique : Agriculture	25 millions
— pour la Gendarmerie	60 millions

En ce qui concerne les centres administratifs, le crédit prévu s'élève à 260 millions et non à 280 millions.

A l'heure actuelle, il n'est pas encore possible de fournir de plus amples détails à ce propos.

Ces chiffres sont cependant donnés à titre indicatif et peuvent encore être modifiés ultérieurement.

Question :

Quand sera construit le centre administratif de Neerpelt, projeté depuis quelques années ?

Réponse :

La création d'un centre administratif de l'Etat à Neerpelt est prévue pour l'exercice 1979.

Question :

Bâtiments à Charleroi

Qu'en est-il de l'occupation du terrain de l'ancienne prison ?

Aucun crédit n'est-il prévu au budget pour 1978 en faveur de la cité administrative à Charleroi ?

Réponse :

L'administration a entamé des pourparlers en vue de l'achat éventuel du Centre Albert qui est, à l'exception de deux plateaux, occupé par des services publics.

Néanmoins, la superficie du centre ne sera pas suffisante pour abriter tous les services. Aussi, un second centre, de dimension plus modeste, devra-t-il être implanté sur le terrain de l'ancienne prison. Par la même occasion, des parkings en sous-sol seraient aménagés pour l'ensemble des fonctionnaires occupés dans les deux centres.

Aucun crédit n'est prévu au budget pour 1978 de la Régie des bâtiments pour ce centre mais une première phase de 150 millions sera inscrite au budget pour 1979 et une deuxième phase d'un montant égal au budget pour 1981.

Le rachat éventuel de la Tour Albert se ferait progressivement, par quotité, au fur et à mesure des disponibilités budgétaires.

Question :

Où en est l'achèvement des locaux de la gendarmerie de Ciney qui, n'étant pas encore sous toit, ont été interrompus et exposés aux intempéries pendant deux hivers consécutifs ?

Réponse :

Le Ministre a pris les dispositions nécessaires pour remédier à la situation déplorable de ce chantier.

Nadat van ambtwege ingevolge het faillissement van de aannemer maatregelen werden getroffen, stemde de Minister ermee in dat de Regie der Gebouwen een onderhandse overeenkomst met oproep tot mededinging sluit.

Te dien einde wordt een krediet van 10 miljoen uitgetrokken en de werken zullen nog dit jaar worden beëindigd.

7. Gesubsidieerde werken

Vraag :

Is het niet mogelijk het verloop van de dossiers te vereenvoudigen en aldus de subsidieverlening te bespoedigen ?

Antwoord :

Een wetsontwerp op de rijkstoelagen voor sommige investeringen van openbaar nut werd op 3 maart 1977 door de Kamer van Volksvertegenwoordigers aangenomen. De tekst van dat ontwerp is een grote sprong voorwaarts ten opzichte van de bepalingen van de enige wettekst waarover de subsidiërende overheid thans beschikt, met name het besluit van de Regent van 2 juli 1949, dat zesentwintig keer werd gewijzigd. In zijn huidige vorm betekent het ontwerp een grote stap vooruit in de richting van de decentralisering.

Het gaat om een kaderwet waarvan de uitvoering een of meer koninklijke en ministeriële besluiten vergt.

De bepalingen van de wet kunnen alleszins worden toegepast op de investeringen die onder de begroting van de gewesten vallen, zowel als op de investeringen die onder de nationale begroting ressorteren, maar het is evident dat uiteenlopende uitvoeringsmaatregelen kunnen worden genomen door de ministeriële comités voor gewestelijke aangelegenheden. Elke « nationale » of « gewestelijke » minister kan, bij delegatie door de Koning, de toekenningvoorwaarden voor de subsidies vastleggen en zeggenschap blijven hebben over de subsidieerbare materie en de wijze van toekenning op zijn niveau.

In de regeringsverklaring werd overigens gesteld dat de procedure ter zake moet worden versoepeld en vereenvoudigd.

Vraag :

Moeten er geen hogere subsidies worden verleend voor de wegenwerken in de oude steden (80 % in plaats van 35 %), daar die werken grote kosten met zich brengen ?

Antwoord :

Het is juist dat sommige steden, en inzonderheid de steden met een historisch verleden, voor bijzondere verplichtingen staan, die grote kosten kunnen met zich brengen.

Het zou billijk zijn daarmee rekening te houden.

Er zij in dit verband aan herinnerd dat de artikelen 13 e.v. van het besluit van de Regent van 2 juli 1949 in de mogelijkheid voorzien voor de betrokken besturen om een verhoging van het subsidiëringspercentage, dat bij algemene maatregel is vastgesteld, aan te vragen.

Een commissie van advies onderzoekt die aanvragen.

Anderzijds is een nieuwe wet over de gesubsidieerde werken in voorbereiding. Het ware wellicht gepast het hier opgeworpen probleem in dat kader te onderzoeken.

En effet, à la suite des mesures d'office prises après la faillite de l'entreprise adjudicataire, il a donné son accord pour que la Régie des bâtiments passe un marché de gré à gré avec appel à la concurrence.

Un budget de 10 millions est prévu à cet effet et les travaux seront terminés cette année.

7. Travaux subsidiés

Question :

N'est-il pas possible de simplifier le parcours des dossiers et, d'accélérer ainsi l'octroi des subsides ?

Réponse :

Un projet de loi sur les subventions de l'Etat à certains investissements d'intérêt public a été adopté par la Chambre des Représentants en date du 3 mars 1977. Le texte de ce projet est en net progrès sur les dispositions du seul instrument juridique dont dispose jusqu'ici le pouvoir subsidiant, à savoir l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949, modifié à vingt-six reprises. Le projet constitue, dans sa forme actuelle, un important pas en avant vers la décentralisation.

Il s'agit d'une « loi-cadre », dont l'exécution exige un ou plusieurs arrêtés royaux et des arrêtés ministériels.

Les dispositions de la loi pourront certes être appliquées tant aux investissements relevant du budget des régions qu'à ceux relevant du budget national, mais il est bien évident que des mesures d'exécution divergentes pourront être prises par les comités ministériels des affaires régionales. Chaque ministre « national » ou « régional » pourra, par délégation du Roi, fixer les conditions d'octroi des subventions et demeurer maître de la matière subsidiable et des modalités d'intervention à son niveau.

Le souci d'accélérer et de simplifier les procédures était d'ailleurs exprimé dans la déclaration gouvernementale.

Question :

N'y aurait-il pas lieu d'accorder des subsides plus importants pour les travaux de voirie dans les villes anciennes (80 % au lieu de 35 %), ces travaux étant coûteux ?

Réponse :

Il est exact que certaines villes et notamment les villes « historiques » ont à faire face à des obligations particulières qui peuvent être coûteuses.

Il serait équitable d'en tenir compte.

Il convient de rappeler à cet égard que l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 a prévu en ses articles 13 et suivants, la possibilité pour les administrations intéressées de demander une augmentation du taux de subside déterminé de manière générale.

Une commission consultative est chargée d'examiner les demandes introduites.

Par ailleurs, une nouvelle loi est en préparation dans le domaine des travaux subsidiés. Peut-être serait-il opportun d'examiner le problème soulevé dans ce cadre.

Vraag :

De door de plaatselijke autoriteiten van het subgewest Hoei-Borgworm vastgestelde orde van voorrang zou door de Minister met instemming moeten worden begroet en de nodige kredieten zouden ter beschikking moeten worden gesteld.

Antwoord :

Het spreekt vanzelf dat de orde van voorrang, vastgesteld door de plaatselijke autoriteiten, die uiteraard de plaatselijke behoeften goed kennen, zoveel mogelijk zal worden geëerbiedigd door het departement.

Vraag :

Ofschoon het krediet van 300 miljoen F, bestemd voor subsidies voor de ondergeschikte besturen (art. 23 van de begrotingswet) verhoogd werd, is het toch onvoldoende. Voor de grote steden, die kostbare openbare parkeergelegenheden moeten aanleggen, ligt het subsidiëringpercentages te laag.

Antwoord :

Er zij op gewezen dat in artikel 23 van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken alleen nog voorkomen de subsidies voor provinciale werken of, juister uitgedrukt, voor de provinciewegen en voor de oorlogsschade aan goederen van de ondergeschikte openbare besturen. De subsidiëring van de gemeentewerken is in 1976 immers geregionaliseerd.

De daaraan bestede bedragen komen voor in de begrotingswetten van de begrotingen voor gewestelijke aangelegenheden.

8. Personeel

Vraag :

Uit de lezing van de laatste bladzijden van de begroting blijkt dat de personeelsformatie meestal onvolledig is. Zou het niet beter zijn dat vraagstuk prioritair te stellen in plaats van de werkgelegenheid te willen bevorderen door aanwerving van stagiaires, zoals dat de bedoeling is van het Plan Spitaels ?

Antwoord :

De Minister doet zijn uiterste best om de personeelsformatie van het departement aan te vullen en hij heeft trouwens de nodige toelating gekregen om aanwervingen te doen.

Het is alleen maar jammer dat het Vast Wervingssecretariaat niet altijd in staat is de aan te werven kandidaten onmiddellijk voor te stellen en evenmin alle examens kan organiseren die door het personeelsstatuut worden opgelegd.

Vraag :

Oefent de Minister van Openbare Werken toezicht uit op de drie Staatssecretarissen voor ruimtelijke ordening en heeft dat niet tot gevolg dat de besluitvorming gebureaucratiseerd wordt ?

Antwoord :

Als Minister van Waalse aangelegenheden oefent de huidige Minister van Openbare Werken inderdaad toezicht

Question :

L'ordre de priorité déclaré par les autorités locales de la sous-région de Huy-Waremme devra recevoir un accueil favorable de la part du Ministre, qui devrait accorder les crédits nécessaires.

Réponse :

Il est bien évident que, dans toute la mesure du possible, l'ordre de priorité fixé par les autorités locales, qui, par définition, connaissent bien les besoins locaux, sera respecté par le département.

Question :

Bien qu'en augmentation, le crédit (art. 23 de la loi budgétaire) de 300 millions concernant les subsides aux administrations subordonnées est insuffisant. Pour les grandes villes qui doivent procéder à la construction de parkings publics coûteux, le taux de subside est trop faible.

Réponse :

Il convient de préciser que ne figurent plus au budget des Travaux publics, à l'article 23 de la loi, que des subsides pour les travaux provinciaux, ou plus exactement pour les routes provinciales, et pour les dommages de guerre aux biens des administrations publiques subordonnées. La subside des travaux communaux a en effet été régionalisée en 1976.

Les montants qui y sont consacrés figurent dans les lois budgétaires des budgets des affaires régionales.

8. Personnel

Question :

On s'aperçoit, dans les dernières pages du document budgétaire, que la plupart des cadres ne sont pas remplis. Ne faut-il pas y pourvoir par priorité, plutôt que développer l'emploi, sous forme d'engagement de stagiaires, dans le cadre du Plan Spitaels ?

Réponse :

Le Ministre met tout en œuvre en vue de remplir les cadres du département et a d'ailleurs obtenu toutes les autorisations de recrutement nécessaires.

Malheureusement, le Secrétariat permanent au recrutement ne parvient pas toujours à fournir immédiatement des candidats à recruter, ni à organiser tous les examens prévus par le statut du personnel.

Question :

Le Ministre des Travaux publics exerce-t-il la tutelle sur les trois secrétaires d'Etat à l'aménagement du territoire et cela ne bureaucratise-t-il pas le processus de décision ?

Réponse :

En tant que Ministre des Affaires wallonnes, l'actuel Ministre des Travaux publics exerce, en effet, la tutelle

uit op de voor Wallonië bevoegde Staatssecretaris voor streekeconomie en de Staatssecretaris voor sociale zaken.

Dat toezicht wordt uitgeoefend overeenkomstig de regeling ingesteld door het koninklijk besluit van 24 maart 1972 betreffende de Staatssecretarissen.

A contrario oefent hij dus geen toezicht uit op de Staatssecretarissen met overeenkomstige bevoegdheid voor de andere gewesten.

De enige binding tussen de Minister van Openbare Werken en de Staatssecretarissen voor ruimtelijke ordening van de andere gewesten komt hieruit voort dat de Minister van Openbare Werken het administratieve hoofd blijft van het personeel van de besturen die, zoals het Bestuur van Stedebouw en van ruimtelijke ordening, deel uitmaken van het Ministerie van Openbare Werken.

Vraag :

Zou de Staatssecretaris tot wiens bevoegdheid de huisvesting behoort, niet over zijn eigen personeel kunnen beschikken om de geregionaliseerde materies zoals de bouwpremies te behandelen ?

Bij het aflopen van de contracten met het stagedoend personeel, dreigt alles in te storten.

Antwoord :

In de huidige stand van de gewestvorming werden, wat betreft het departement van Openbare Werken, de volgende materies geregionaliseerd : huisvesting, gesubsidieerde werken en stedebouw.

Aleen « de materies » werden geregionaliseerd; het personeel dat de desbetreffende dossiers moet afhandelen hangt administratief nog af van de Minister van Openbare Werken.

De diensten zelf zijn dus nog niet geregionaliseerd.

Dit schept een moeilijke toestand en alle wijst erop dat binnen afzienbare tijd ook deze diensten geregionaliseerd zullen worden en onder de bevoegdheid zullen vallen van de Ministers en Staatssecretarissen die de geregionaliseerde materies onder hun bevoegdheid hebben.

De Minister zal nochtans alles in het werk stellen om, in de mate van het mogelijke, het vereiste personeel te werk te stellen opdat deze diensten behoorlijk zouden kunnen functioneren. Zodra de contracten van het stagedoend personeel ten einde lopen, zullen daarenboven deze personeelsleden hetzij door andere stagiairs hetzij door statutaire agenten worden vervangen.

Vraag :

De besturen die de geregionaliseerde materies van gesubsidieerde werken en van huisvesting behandelen hebben een tekort aan personeel. Wat wordt er gedaan om zulks te verhelpen ?

De mensen klagen er over dat zij bij het bestuur van de stedebouw slecht ontvangen worden. Het bestuur verklaart dat zij wegens gebrek aan personeel niet bij machte is de betrokkenen behoorlijk te ontvangen. Daarenboven vindt men geen architecten die in dienst willen treden. Kan men ze niet vervangen door technische ingenieurs ?

Antwoord :

Er bestaat een tekort aan personeel bij de diensten die de dossiers van de gesubsidieerde werken en van de huisvesting behandelen.

sur le Secrétaire d'Etat à l'Economie régionale et le Secrétaire d'Etat aux Affaires sociales compétents pour la Wallonie.

Cette tutelle s'exerce conformément à la réglementation établie par l'arrêté royal du 24 mars 1972 relatif aux secrétaires d'Etat.

A contrario, il n'exerce donc pas de tutelle sur les Secrétaires d'Etat correspondants des autres régions.

La seule relation qui existe entre le Ministre des Travaux publics et les Secrétaires d'Etat à l'Aménagement du territoire des autres régions provient du fait que le Ministre des Travaux publics demeure le chef administratif des fonctionnaires des administrations qui, comme celle de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, font partie du Ministère des Travaux publics.

Question :

Le Secrétaire d'Etat qui a le logement dans ses attributions ne pourrait-il pas disposer de son propre personnel pour traiter les matières régionalisées telles que les primes à la construction ?

Lorsque les contrats avec le personnel stagiaire arriveront à leur terme, tout menacera de s'écrouler.

Réponse :

Au stade actuel de la régionalisation les matières suivantes ont été régionalisées en ce qui concerne le département des Travaux publics : le logement, les travaux subventionnés, l'urbanisme.

Seules les matières ont été régionalisées; le personnel qui doit traiter les dossiers continue de dépendre administrativement du Ministre des Travaux publics.

Les services ne sont donc pas encore régionalisés.

Il en résulte une situation difficile et tout laisse prévoir que ces services seront également régionalisés à brève échéance et qu'ils relèveront des Ministres et Secrétaires d'Etat qui ont les affaires régionalisées dans leurs attributions.

Le Ministre mettra cependant tout en œuvre en vue de mettre, dans la mesure du possible, le personnel requis à la disposition des services intéressés pour que ceux-ci puissent fonctionner convenablement. D'autre part, dès que les contrats du personnel stagiaire prendront fin, celui-ci sera remplacé soit par d'autres stagiaires, soit par des agents statutaires.

Question :

Les administrations qui traitent les matières régionalisées des travaux subventionnés et du logement manquent de personnel. Qu'est-il fait pour y remédier ?

Le public se plaint d'être mal accueilli à l'Administration de l'urbanisme. Celle-ci explique son attitude par le fait qu'elle manque de personnel pour recevoir convenablement les intéressés. Par ailleurs, elle ne trouve pas d'architectes désireux d'entrer en service. Ne pourraient-ils être remplacés par des ingénieurs techniciens ?

Réponse :

Il y a, en effet, pénurie de personnel dans les services qui traitent les dossiers des travaux subventionnés et du logement.

Men beoogt zulks te verhelpen in samenwerking met het vast wervingssecretariaat.

Binnen afzienbare tijd zal tijdelijk personeel ter beschikking van het departement worden gesteld, dat dan ook bij voorrang zal tewerkgesteld worden bij voormelde diensten.

Anderzijds zullen zo spoedig mogelijk nieuwe kaders worden ontworpen.

Wat het probleem van de vervanging van architecten door technische ingenieurs betreft zal worden onderzocht of hierdoor het probleem kan worden opgelost.

Vraag :

Welke maatregelen worden overwogen om het personeel van de provinciale directies van de stedenbouw, de gebouwen, de wegen, de waterwegen, evenals van de diensten voor elektriciteit en elektromechanica te versterken, aangezien het personeelsbestand klaarblijkelijk ontoereikend is ?

Antwoord :

De Minister heeft van de Ministerraad de nodige machtiging verkregen om het in de personeelsformatie van het departement ontbrekende personeel aan te werven.

Alle aanvragen tot aanwerving werden aan het Vast Wervingssecretariaat gezonden.

Jammer genoeg kan dit laatste niet dadelijk ingaan op die vragen en al de ter zake door het statuut bepaalde examens organiseren.

Om de uit het personeelstekort voortvloeiende moeilijkheden te verhelpen, worden jonge stagiairs en werklozen te werk gesteld.

Het wervingssecretariaat heeft aangekondigd dat binnenkort tijdelijk personeel ter beschikking zal worden gesteld. Het gaat om kandidaten die deelgenomen hebben aan examens welke nog niet zijn afgesloten. Zodra de uitslag van die examens zal bekend zijn, zullen die tijdelijke ambtenaren zo nodig statutaire ambtenaren worden.

Vraag :

Wat denkt het departement te doen om de overgang van niveau 2 naar niveau 1 te vergemakkelijken, met name voor de ingenieurs ?

Iedere ambtenaar zou in zijn streek moeten kunnen werken en niet verplicht zijn zich naar Brussel te begeven.

Is het derhalve wel nodig dat het Rijksadministratief Centrum wordt afgewerkt ?

Antwoord :

De Minister stelt er prijs op dat examens worden georganiseerd zowel voor de administratieve als de technische kandidaten van niveau 2, zodra er vacatures zijn op niveau 1.

Er is trouwens een examen voor bevordering tot de graad van bestuurssecretaris aan de gang. Het eerste examendeelte heeft begin januari plaats gehad.

Voorts is de procedure voor bevordering tot de graad van inspecteur, die voorbehouden is voor de technici, aangevat.

Het departement van Openbare Werken is reeds sterk gedeconcentreerd.

Het Bestuur der wegen, der waterwegen, der gebouwen, alsmede het bestuur van stedenbouw en het bestuur voor elektriciteit en elektromechanica hebben in elke provincie een buitendienst waarvan de leidende ambtenaren een belangrijke delegatie ontvangen hebben.

Een nieuw besluit, waarbij de aan de ambtenaren van het departement verleende delegatie wordt verruimd, is onlangs ondertekend.

On s'efforce d'y remédier, en collaboration avec le Secrétariat permanent au Recrutement.

Sous peu, du personnel temporaire sera mis à la disposition du département et affecté en priorité aux services précités.

Par ailleurs, de nouveaux cadres seront établis au plus tôt.

En ce qui concerne le remplacement d'architectes par des ingénieurs techniciens, le problème sera examiné afin de déterminer si cette solution est de nature à résoudre la question.

Question :

Quelles sont les mesures projetées en vue de renforcer le personnel des directions provinciales de l'urbanisme, des bâtiments, des routes, des voies hydrauliques et des services d'électricité et électromécanique, les effectifs étant nettement insuffisants ?

Réponse :

Le Ministre a obtenu du Conseil des ministres toutes les autorisations nécessaires en vue du recrutement du personnel manquant dans les cadres du département.

Toutes les demandes de recrutement ont été adressées au Secrétariat permanent de recrutement.

Malheureusement, cet organisme ne parvient pas à suivre et à organiser tous les examens statutaires prévus en cette matière.

Pour remédier aux difficultés créées par ce manque de personnel, on procède à la mise au travail de jeunes stagiaires et de chômeurs.

Le secrétariat précité a annoncé l'envoi, dans un avenir rapproché, de personnel temporaire. Il s'agit de candidats qui ont participé à des examens en cours. Dès que le résultat de ces examens sera connu, ces agents temporaires deviendront, en cas de nécessité, des stagiaires statutaires.

Question :

Comment le département envisage-t-il de faciliter l'accession du niveau 2 au niveau 1, notamment pour les ingénieurs ?

Chaque fonctionnaire devrait pouvoir travailler dans sa région et non être astreint à se rendre à Bruxelles.

L'achèvement de la Cité administrative est-il dès lors indispensable ?

Réponse :

Le Ministre tient à ce que des examens soient organisés pour les candidats aussi bien administratifs que techniques du niveau 2, dès que les places sont vacantes au niveau 1.

Un examen de promotion au grade de secrétaire d'administration est d'ailleurs en cours. La première épreuve a eu lieu au début de janvier.

D'autre part, la procédure pour la promotion au grade d'inspecteur, réservé aux techniciens, est entamée.

Le département des Travaux publics est déjà fort déconcentré.

Les administrations des routes, des voies hydrauliques, des bâtiments, de l'urbanisme, de l'électricité et de l'électromécanique ont dans chaque province un service d'exécution dont les fonctionnaires dirigeants ont obtenu des délégations importantes.

Un nouvel arrêté étendant les délégations octroyées aux fonctionnaires du département vient par ailleurs d'être signé.

Vraag :

Welke maatregelen is de Minister van zins te nemen om de loopbaan bij Bruggen en Wegen te herwaarderen ?

In afwachting van deze herwaardering en rekening houdend met het tekort aan personeel, kan niet voorlopig een beroep op particuliere studiebureaus worden gedaan ?

Antwoord :

Het probleem van de herwaardering is een overheidszaak en ressorteert onder de Minister van Openbaar Ambt.

De Minister meent niet dat men voor de bouw van kunstwerken stelselmatig een beroep moet doen op particuliere bureaus.

Thans is er trouwens geen gebrek aan ingenieurs in deze sector.

Er zal dus alleen een beroep op dergelijke bureaus worden gedaan voor bijzondere werken, waarvoor de ingenieurs van het departement niet gespecialiseerd zouden zijn.

Vraag :

Hoeveel gehandicapten werken bij het Ministerie van Openbare Werken ?

Kan voor hen geen grotere inspanning gedaan worden ?

Antwoord :

Met betrekking tot de gehandicapten is de toestand in het departement van Openbare Werken de volgende :

in dienst op 18 januari 1978 ...	97	
gevallen die door het vast wer-		
tingssecretariaat worden onderzocht	10	(te plaatsen)
	107	
aantal mogelijke aanwervingen		
voor het departement	158	
nog aan te werven		158
	- 107	
		51

Vraag :

De Dienst der Kust kan met het huidige personeelsbestand het toezicht op de werken te Zeebrugge niet aan. Gaat de Minister deze dienst versterken ?

Antwoord :

Een kaderuitbreiding met 50 eenheden werd maanden geleden reeds voorgesteld aan de betrokken Ministers.

Die uitbreiding werd aanvaard en hoogst waarschijnlijk zal het koninklijk besluit terzake eerlang verschijnen.

9. Diversen

Vraag :

Wat zijn de resultaten van de werkzaamheden der commissie voor de hervorming van de procedures inzake overheidsopdrachten ?

Question :

Quelles sont les mesures que le Ministre compte prendre pour revaloriser la carrière aux Ponts et Chaussées ?

En attendant cette revalorisation et compte tenu de l'insuffisance numérique du personnel, ne faut-il pas, provisoirement, faire appel aux bureaux d'études privés ?

Réponse :

La revalorisation est un problème gouvernemental et entre dans les attributions du Ministre de la Fonction publique.

Le Ministre n'estime pas qu'il faut systématiquement s'adresser à des bureaux privés pour des constructions d'ouvrages d'art, bien au contraire.

Il ne manque d'ailleurs pas actuellement d'ingénieurs dans ce secteur.

Un appel ne sera donc fait à des bureaux privés que pour des ouvrages particuliers pour la réalisation desquels les ingénieurs du département ne seraient pas spécialisés.

Question :

Quel est le nombre de handicapés occupés au Ministère des Travaux publics ?

N'est-il pas possible d'accroître l'effort en leur faveur ?

Réponse :

En ce qui concerne les handicapés, la situation au sein du département des Travaux publics se présente comme suit :

en service au 18 janvier 1978 ...	97	
cas examinés par le Secrétariat per-		
manent au recrutement	10	(à affecter)
	107	
nombre de recrutements possible au		
département	158	
reste à recruter		158
	- 107	
		51

Question :

Le « Dienst der Kust » (Service de la Côte) ne dispose pas d'un cadre suffisant pour assurer la surveillance des travaux de Zeebrugge. Le Ministre envisage-t-il une extension de ce service ?

Réponse :

Une extension de cadre de 50 unités a été proposée aux Ministres compétents voici plusieurs mois déjà.

Cette extension a été acceptée et l'arrêté royal y afférent sera probablement publié sous peu.

9. Divers

Question :

Quels sont les résultats des travaux de la commission pour la réforme des procédures en matière de marchés publics ?

Antwoord :

De werkzaamheden i.v.m. de hervorming van de desbetreffende wetgeving zijn drie of vier jaar geleden begonnen.

Het Hoog Comité van Toezicht heeft een ontwerp uitgewerkt, terwijl een bij de Eerste Minister opgerichte werkgroep zich eveneens met die vraagstukken heeft bezig gehouden.

De materie van de overheidsopdrachten werd uiteindelijk grondig hervormd door de wet van 14 juli 1976, die van kracht is sedert 1 januari 1978.

Een interministeriële werkgroep maakt voortgang met de uitwerking van sommige bijzondere voorschriften.

Vraag :

Waarom is de Commissie voor ecologie in 1977 slechts één enkele maal bijeengekomen ?

Antwoord :

De Commissie voor ecologie werd opgericht onder de vorige regering.

Op 8 november 1977 werd de eerste vergadering gehouden. Uit een analyse van de problemen is gebleken dat werkgroepen in het kader van de commissie moesten worden opgericht om de gevallen van de stuwdam in de Eau d'Heure en de verbinding Wépion-Wierde grondig te onderzoeken. De conclusies van dat onderzoek moeten bekend zijn alvorens een nieuwe vergadering wordt belegd.

Anderzijds zij erop gewezen dat de Minister van Volksgezondheid en Leefmilieu een werkgroep heeft opgericht die de mogelijkheid moet bestuderen om een enkele adviescommissie op te richten, welke al die vraagstukken zou onderzoeken.

Vraag :

De opdrachten van de dienst van het « Groen Plan » zouden moeten worden uitgebreid en deze dienst zou dan ook over meer personeel moeten kunnen beschikken.

Antwoord :

De aandacht gaat naar de evolutie die zich in deze sector voordoet.

Het jaar 1978 wordt het « Jaar van het Dorp ». Gedurende dat jaar zal de aandacht vooral uitgaan naar het « groen ».

Deze aangelegenheid zal van dichtbij worden gevolgd en, indien zulks verantwoord is, zal de personeelsformatie van de dienst van het « Groen Plan » worden herzien.

Vraag :

Waarom wordt de toelage aan het « Nationaal Fonds voor de Huisvesting » via het bijblad met 18,4 miljoen verminderd (art. 61.90 van Titel II) ?

Antwoord :

De Regering wenst dat de in het raam van het bijblad gevraagde kredieten zoveel mogelijk worden gecompenseerd.

Een analyse van de behoeften heeft aangetoond dat, rekening houdende met het krediet dat beschikbaar is op de afzonderlijke sectie waarnaar die kredieten worden overgedragen, het aanvankelijk uitgetrokken bedrag met 18,4 miljoen kan worden verminderd.

Réponse :

Les travaux de réforme de la législation en cette matière ont été entamés il y a 3 ou 4 ans.

Le Comité supérieur de contrôle a élaboré un projet, tandis qu'un groupe de travail créé auprès du Premier Ministre se préoccupait également de ces problèmes.

La matière des marchés publics a été finalement réformée profondément par la loi du 14 juillet 1976. Celle-ci est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1978.

Un groupe de travail interministériel continue d'élaborer certains textes réglementaires particuliers.

Question :

La commission d'écologie ne s'est réunie qu'une seule fois en 1977. Pourquoi ?

Réponse :

La commission d'écologie a été installée sous le précédent gouvernement.

La première réunion effective s'est tenue le 8 novembre 1977. A l'examen des problèmes, il s'est avéré que des groupes de travail devaient être créés dans le cadre de la Commission pour examiner en détail les cas du Barrage de l'Eau d'Heure et de la liaison Wépion-Wierde. Les conclusions des études sont attendues avant qu'une seconde réunion soit convoquée.

Par ailleurs, il convient de remarquer que le Ministre de la Santé publique et de l'Environnement a créé un groupe de travail chargé d'examiner la possibilité de mettre en place une commission consultative unique de l'environnement qui devrait étudier tous ces problèmes.

Question :

La mission du Service du « Plan vert » devrait être étendue et ce service devrait, dès lors, disposer d'un personnel plus nombreux.

Réponse :

L'évolution qui se produit dans ce secteur retient l'attention du Ministre.

L'année 1978 sera l'« année du village » et, durant cette année, l'intérêt se portera surtout vers les « espaces verts ».

Cette question sera suivie de près et, si les nécessités le justifient, le cadre du service du « Plan vert » sera revu.

Question :

Pourquoi diminue-t-on, par le biais du feuillet d'ajustement, l'allocation au Fonds national du Logement de 18,4 millions (Art. 61.90 du Titre II) ?

Réponse :

Le Gouvernement a demandé que les crédits supplémentaires sollicités dans le cadre du feuillet d'ajustement soient, autant que faire se peut, compensés.

L'analyse des besoins a montré que, compte tenu du crédit disponible à l'article de la section particulière où sont transférés ces crédits, le montant prévu initialement pouvait être diminué de 18,4 millions.

Vraag :

Waarom komt in de begroting van Openbare Werken een rubriek voor betreffende de werkingskosten van het kabinet van Waalse aangelegenheden ?

Antwoord :

Het opnemen van de begroting van het kabinet van Waalse Aangelegenheden in de begroting van Openbare Werken is een gevolg van een regeringsbeslissing.

De Regering heeft besloten dat het administratieve en budgettaire beheer van de regeringsleden die twee afzonderlijke functies cumuleren, zou worden waargenomen door één enkel departement, in dit geval het departement van Openbare Werken.

Een en ander heeft geen ongunstig effect op die begroting, die hoegenaamd niet verminderd wordt met de kredieten welke zijn uitgetrokken voor het kabinet van Waalse Aangelegenheden.

B.

RUIMTELIJKE ORDENING, STADSKERNVERNIEUWING EN GROENZONES BINNEN HET GEWEST BRUSSEL

I. — UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN EN STAATSECRETARIS VOOR STREEKECONOMIE, TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER VAN BRUSSELSE AANGELEGENHEDEN

1. Alvorens een oordeel te kunnen uitspreken over de doelstellingen die op dit gebied nagestreefd moeten worden, dient eerst en vooral in het kort herhaald te worden welke de hoofdlijnen zijn van het Brussels ontwikkelingsbeleid waarin zij kaderen.

Wil Brussel een belangrijke plaats blijven bekleden in de economie van het land, terwijl het tegelijkertijd, inzake woongelegenheid en leefmilieu, aan de voorwaarden beantwoordt die door de bevolking terecht worden gesteld, dan ligt de oplossing voor de hand : de economische activiteiten en de woonfunctie dienen met elkaar verzoend te worden. Deze synthetische keuze impliceert de zorg voor een groot aantal economische problemen zonder dat de levensvoorwaarden uit het oog worden verloren. Hierbij dient te allen prijze voorkomen te worden dat een der beide activiteitscategorieën ten nadele van de andere een buitenmatige ontwikkeling zou kennen. Het komt er derhalve op aan te zorgen voor een herstructurering van de stadsstructuur en er tevens op te letten dat zowel de ondernemingen als de woongelegenheid beschermd worden. Beide worden vandaag immers gekenmerkt door een centrifugale tendens die afgeremd moet worden.

2. De eerste doelstelling inzake de stadskernvernieuwing en aanleg van groenzones is de verbetering van de fysische, sociale en economische voorwaarden voor het bestaande stadsmilieu teneinde de ontvolking tegen te gaan. Het beleid moet bijgevolg gericht zijn op de systematische verbetering van het onroerend patrimonium en van het leefmilieu. Dit beleid moet ingeschakeld worden in programma's die erop gericht zijn :

- het onroerend patrimonium te herstellen wanneer vernieuwen minder kost dan heropbouwen;
- verbeteringswerken uit te voeren aan oude woningen, samen met een programma dat erop gericht is de stadswijken (met name de wijk- en buurtgroenzones die men van

Question :

Pourquoi le budget du Ministère des Travaux publics comprend-il une rubrique relative aux frais de fonctionnement du cabinet des Affaires wallonnes ?

Réponse :

La présence du budget du cabinet des Affaires wallonnes dans le budget des Travaux publics s'explique par une décision gouvernementale.

Le Gouvernement a décidé que la gestion administrative et budgétaire des membres du Gouvernement qui cumulent deux qualités distinctes serait assurée par un seul département, en l'occurrence celui des Travaux publics.

Cela n'a aucun effet défavorable sur ce budget, qui n'est en aucune manière amputé des crédits inscrits au profit du Cabinet des Affaires wallonnes.

B.

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, RENOVATION URBAINE ET ESPACES VERTS DE LA REGION BRUXELLOISE

I. — EXPOSE DU MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES ET SECRETAIRE D'ETAT A L'ECONOMIE REGIONALE, ADJOINT AU MINISTRE DES AFFAIRES BRUXELLOISES

1. Pour pouvoir apprécier les objectifs assignés en ces matières, il faut tout d'abord rappeler brièvement les axes principaux de la politique de développement de Bruxelles dans laquelle ils s'insèrent.

Si l'on veut réserver à Bruxelles une place importante dans l'ensemble économique belge, tout en assurant des conditions d'habitat et de cadre de vie très légitimement exigées par la population, le choix qui s'impose est le suivant : il s'agit de concilier harmonieusement les activités économiques et l'habitat. Ce choix synthétique implique des préoccupations économiques plus nombreuses sans que les conditions de vie soient négligées pour autant, tout en évitant un développement excessif de l'une des deux catégories d'activités au détriment de l'autre. Il s'agit donc de restructurer le tissu urbain en protégeant à la fois les entreprises et le logement, les unes et l'autre se caractérisant aujourd'hui par un mouvement centrifuge qu'il convient de freiner.

Le premier objectif qui s'impose à la rénovation urbaine et à l'aménagement en espaces verts est d'améliorer les conditions physiques, sociales et économiques du milieu urbain existant en vue de freiner l'exode des habitants. Il faut donc mener une politique systématique d'amélioration du patrimoine immobilier et de la qualité de l'environnement, qui doit s'inscrire dans les programmes visant notamment à :

- une remise en état du patrimoine immobilier là où la rénovation coûte moins cher que la reconstruction;
- une amélioration du logement ancien qui s'accompagne d'un programme tendant à créer des équipements publics et privés dans les quartiers urbains (notamment les

daag zo weinig aantreft in de centraal gelegen gemeenten van de agglomeraties) de nodige openbare of particuliere voorzieningen te bezorgen of de bestaande voorzieningen renderend te maken.

Voor de centraal gelegen gemeenten van de agglomeraties is het een gebiedende taak dergelijke programma's in concrete vorm te gieten; deze concretisering wordt trouwens ten volle gerechtvaardigd door de kredieten die hen ter beschikking worden gesteld.

3. Onderzocht men de begrotingen voor stadskernvernieuwing die in de loop der voorbije jaren ter beschikking van het gewest werden gesteld, dan blijkt dat de daartoe uitgetrokken bedragen niet werden vastgelegd.

1977 : saldo van het investeringsprogramma 1975-1976 (= overdrachten) : 486 miljoen (zie bijlage 14).

De voornaamste reden waarom geen rekening werd gehouden met de stadskernvernieuwing is van institutionele aard. Getracht werd zulks te verhelpen en wel op de volgende wijze: de stadsgemeenten zijn steeds minder bij machte de uitgaven te dragen die voor hun werking vereist zijn. In de centrale gemeenten die af te rekenen hebben met een deficitaire begroting, is het probleem van de vernieuwingsoperaties nog scherper. Men mag immers niet uit het oog verliezen dat het de plaatselijke overheid is die het initiatief voor de projecten moet nemen. Al is het zo dat de Staat de financiering van een operatie voor 3/4 op zich neemt, dan moet de gemeente het resterende 1/4 toch op zich nemen. Dit is vaak nog te veel.

Eerlang zal een nieuw besluit inzake stadskernvernieuwing ondertekend worden, dat het vorige terzake zal wijzigen. Bij dit nieuwe besluit zullen de toelagen, die door het gewest aan de gemeenten worden toegekend, worden opgetrokken en zullen aan de gemeenten de nodige voorwaarden worden geboden om vernieuwingsdossiers aan te leggen.

4. Op dit ogenblik blijkt dat het merendeel van de aanvragen tot tegemoetkoming voor stadskernvernieuwingoperaties uitgaan van centrale gemeenten en dat daarmee een total bedrag van 846 miljoen gemoeid is.

5. Inzake groenzones splitst het beleid zich hoofdzakelijk toe op de verwezenlijking van drie soorten operaties :

- groenzones die aan de stadskernvernieuwing complementair zijn;
- groenzones die binnen de centrale gemeenten moeten aangelegd worden;
- regionale openbare parken.

De globale kostprijs van de dossiers die zich in het onderzoekstadium bevinden, bedraagt thans respectievelijk :

110 miljoen;
62,5 miljoen;
234 miljoen.

6. Bovendien zijn, wat de voetpaden en de fietspaden betreft, vastleggingskredieten uitgetrokken voor 95,9 miljoen en 76,7 miljoen, respectievelijk in artikel 63.03, dat de verbetering of de herstelling beoogt van sommige voetpaden die thans beschadigd zijn ingevolge voor het gewest specifieke omstandigheden, en in artikel 63.22 betreffende de werken tot aanpassing van de fietspaden.

espaces verts de quartier et de voisinage, si peu nombreux aujourd'hui dans les communes centrales de l'agglomération) ou encore à rentabiliser les équipements déjà existants.

La concrétisation de tels programmes est impérieuse pour les communes centrales de l'agglomération et justifie pleinement les crédits mis à la disposition du Secrétaire d'Etat.

3. Si l'on examine les budgets de rénovation urbaine mis à la disposition de la région dans les années précédentes, on constate que les montants prévus à cet effet n'ont pas été engagés.

1977 : solde du programme des investissements 1975-1976 (= reports) : 486 millions (voir annexe 14).

La principale des raisons à cette absence de prise en considération de la rénovation urbaine, est institutionnelle. On a essayé d'y remédier de la manière suivante: les communes urbaines sont de plus en plus incapables d'assumer les dépenses nécessaires à leur fonctionnement. Le problème posé par les opérations de rénovation présente une plus grande acuité dans les communes centrales à budget déficitaire. Il ne faut pas perdre de vue que l'initiative des projets revient aux autorités locales. Si l'Etat supporte 3/4 du financement d'une opération, les communes doivent assumer le 1/4 restant, ce qui se révèle encore une dépense trop importante.

Un nouvel arrêté de rénovation modificatif sera signé prochainement: les subventions accordées par la région aux communes seront augmentées et mettront celles-ci dans les conditions nécessaires pour engager des dossiers de rénovation.

4. A ce jour, le bilan fait apparaître que les demandes d'intervention pour des projets de rénovation urbaine émanent en majorité des communes centrales et représentent un total de 846 millions de F.

5. En matière d'espaces verts, la politique suivie tend essentiellement à réaliser trois sortes d'opérations :

- les espaces verts complémentaires à la rénovation urbaine;
- les espaces verts à créer dans les communes centrales;
- les parcs publics régionaux.

A ce jour, le coût global des dossiers qui sont en cours d'instruction représente respectivement :

110 millions;
62,5 millions;
234 millions.

6. En outre, en ce qui concerne les trottoirs et les pistes cyclables, des crédits d'engagement de 95,9 millions et de 76,7 millions sont respectivement prévus à l'article 63.03 afin d'améliorer ou de réparer certains trottoirs actuellement endommagés par des conditions spécifiques à la région et à l'article 63.22 pour les travaux d'aménagement d'itinéraires cyclables.

Ook hier zouden bepaalde wetten aangepast moeten worden aan de bijzondere situatie van Brussel, namelijk door sommige bepalingen uit te breiden tot het bijzondere geval van het gewest.

Wat de fietspaden betreft, bevindt het toepassingsbesluit, dat het licht op groen zal zetten voor de vastlegging van de uitgetrokken begrotingssommen, zich in het voorbereidingsstadium. Het zal eerlang ondertekend worden.

Verhoopt mag worden dat op het einde van dit jaar, de gemeenten, die het initiatief daartoe moeten nemen, aan de dringende behoeften terzake zullen voldoen en de nodige dossiers zullen indienen.

De Minister is van plan, wat dit betreft, een voluntaristische politiek te voeren, door er hen toe aan te sporen zonder dralen de nodige acties op touw te zetten.

7. Op 15 december werd de gewestelijke commissie voor ruimtelijke ordening geïnstalleerd. Deze heeft haar werkzaamheden op 15 december 1977 afgesloten met haar rapporten over de adviezen inzake de klachten die werden ingediend nadat het gewestplan aan het openbaar onderzoek was onderworpen.

De definitieve bekendmaking van het koninklijk besluit dat aan het gewestplan wetskracht zal verlenen, mag derhalve in de loop van dit jaar verwacht worden.

De verschillende begrotingsposten voor de lopende uitgaven die hierna zijn opgenomen, vergen geen commentaar. Niettemin kan, rekening houdend met wat voorafgaat, worden voorzien dat in ruime mate gebruik zal worden gemaakt van post 12.32 betreffende de studiekosten voor het gewestplan en zijn definitieve uitwerking.

Onder post 63.09 werden daarenboven alle subsidies gegroepeerd die aan de gemeenten toegekend kunnen worden met het oog op de uitwerking en de uitvoering van de gemeentelijke plannen van aanleg.

Voorzichtigheidshalve ten slotte is op post 71.08 — aankoop van onroerende goederen voor de verwezenlijking door het gewest van voorschriften van de streek-, gewest- en gemeentelijke plannen — een bedrag van 28 miljoen uitgetrokken dat eventueel vastgelegd kan worden, indien de verwezenlijking van het gewestplan, dat vóór het einde van het tweede semester van 1978 zal ondertekend worden aanvangt met de aankoop van de nodige onroerende goederen voor de verwezenlijking door het gewest van de voorschriften die vervat zijn in het gewestplan.

II. — BESPREKING

Vraag :

Geruchten doen de ronde in verband met een eventuele vestiging van het Europees Parlement in Brussel. In hoever beantwoorden zij aan de werkelijkheid ?

Antwoord :

Er bestaat een informeel akkoord dat eenparig is aanvaard en volgens hetwelk het Europees Parlement in Straatsburg en Luxemburg zetelt.

De verschillende verklaringen waarvan gewag is gemaakt, hebben betrekking op een uitbreidingsplan op het Brusselse grondgebied, ten behoeve van de commissies van het Euro-

pees Parlement. Ici encore, il conviendrait d'adapter certains textes législatifs existants à la situation particulière de Bruxelles, en étendant certaines dispositions aux cas particuliers de la région.

De même, pour les pistes cyclables, l'arrêté d'application permettant d'engager les sommes budgétaires prévues est en préparation et sera pris incessamment.

On peut espérer qu'à la fin de cet exercice, les communes qui doivent se trouver à la base de telles initiatives, répondent aux demandes impérieuses en la matière en introduisant les dossiers nécessaires.

Il sera mené dans ce domaine une politique volontariste et incitant les communes à entamer, sans tarder, les actions nécessaires.

7. Le 15 septembre a été installée la Commission régionale d'aménagement du territoire, laquelle a terminé ses travaux le 15 décembre 1977 par la rédaction des rapports concernant les avis sur les réclamations introduites après la mise à l'enquête publique du plan de secteur.

La parution définitive de l'arrêté royal donnant au plan de secteur force de loi peut être attendue dans le courant de cette année.

Les divers postes budgétaires en dépenses courantes et qui sont repris ci-après n'appellent aucune remarque spéciale. Néanmoins, compte tenu de ce qui précède, il est prévisible que le poste 12.32 relatif aux frais d'études du plan de secteur et à sa mise au point définitive, sera largement utilisé.

En outre, tous les subsides qui peuvent être introduits par des communes en vue de l'élaboration et de l'exécution de plans d'aménagement communaux, ont été regroupés sous le poste 63.09.

Enfin, par prudence, il est prévu au poste 71.08 — acquisitions d'immeubles nécessaires à la réalisation, par la région, de prescriptions des plans d'aménagement régional, de secteur et communaux — un montant de 28 millions qui pourrait être éventuellement engagé si le plan de secteur, signé avant la fin du deuxième semestre 1978, trouve un début de réalisation par l'acquisition d'immeubles nécessaires à la réalisation par la région des prescriptions qui y seront contenues.

II. — DISCUSSION

Question :

Des bruits ont circulé au sujet d'une éventuelle implantation du Parlement européen à Bruxelles. Qu'en est-il exactement ?

Réponse :

Il existe un accord non formel et unanimement admis, selon lequel le Parlement européen siège à Strasbourg et à Luxembourg.

Les différentes déclarations qui ont circulé concernent un projet d'extension, sur le territoire de Bruxelles, des locaux de travail des commissions du Parlement européen.

pees Parlement, die te Brussel vergaderen, en niet op een voornemen om het Europese Parlement te Brussel te vestigen.

Om aan die aanvraag i.v.m. de uitbreiding van de commissiebureaus tegemoet te komen, zal de Belgische Regering bepaalde maatregelen treffen in overleg met het Europese Parlement.

Vraag :

Zal men te Brussel doorgaan met het bouwen van kantoren?

Kunnen de bovenste verdiepingen van die gebouwen niet als woningen ingericht worden?

Antwoord :

Op dit ogenblik bestaan er voor het Brusselse geen groots opgezette plannen voor de bouw van kantoren, want er is geen vraag naar. In het gewestplan werd de oppervlakte van de administratieve zones trouwens verminderd.

Voorts doet de verbouwing van de bovenste verdiepingen van de kantoorgebouwen tot woningen praktische problemen rijzen.

Vraag :

Wordt de aan de gang zijnde inrichting van de Noordwijk voortgezet?

Antwoord :

De inrichting van de Noordwijk behoort niet tot de bevoegdheid van de Staatssecretaris, maar tot die van de stad Brussel en van twee randgemeenten.

C

RUIMTELIJKE ORDENING IN VLAANDEREN

UITEENZETTING VAN DE STAATSSECRETARIS VOOR BEGROTING, TOEGEVOEGD AAN DE EERSTE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VOOR STREEKECONOMIE, TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER VAN VLAAMSE AANGELEGENHEDEN

De gewestplannen leiden naar een algemene visie inzake ruimtelijke ordening.

De gewestplannen zijn de hoeksteen van het ruimtelijk beleid in ons land. De 25 gewestplannen voor Vlaanderen zijn immers niet te zien als 25 verschillende plannen, die totaal los van elkaar staan. Gewis zijn er verschillen, omdat elk gewest een specifiek karakter vertoont. De gewestplannen worden echter gekenmerkt door eenheid inzake opvatting. Deze eenheid berust op een aantal principes, die in elk gewestplan voorkomen :

1. beveiling van de nog open ruimten;
2. aanduiding van woongebieden direct aansluitend bij de dorpskernen;
3. woongebieden en industriegebieden in verhouding tot de ontwikkelingskansen van het gebied;
4. indijken van de versnipperde bebouwing (lint- en vlakbebouwing);

qui, elles, sont établies à Bruxelles et non un projet d'implantation du Parlement européen à Bruxelles.

C'est pour satisfaire à cette demande d'extension des bureaux des commissions que certaines dispositions vont être prises par le Gouvernement belge, en accord avec le Parlement européen.

Question :

Va-t-on continuer à construire des bureaux à Bruxelles?

Ne pourrait-on aménager en logements les niveaux supérieurs des bâtiments?

Réponse :

Actuellement, dans la région bruxelloise, il n'y a pas de projet important de construction de bureaux, à défaut de demande en ce domaine. Dans le plan de secteur, la superficie des zones administratives a d'ailleurs été réduite.

D'autre part, l'aménagement en logements des niveaux supérieurs des bâtiments pose des problèmes pratiques.

Question :

L'aménagement en cours au quartier Nord va-t-il être poursuivi?

Réponse :

L'aménagement du quartier Nord ne concerne pas le Secrétaire d'Etat, mais la ville de Bruxelles et deux communes limitrophes.

C

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE EN FLANDRE

EXPOSE DU SECRETAIRE D'ETAT AU BUDGET, ADJOINT AU PREMIER MINISTRE ET SECRETAIRE D'ETAT A L'ECONOMIE REGIONALE, ADJOINT AU MINISTRE DES AFFAIRES FLAMANDES

Les plans de secteur aboutissent à une vision d'ensemble de l'aménagement du territoire.

Les plans de secteur constituent la pierre angulaire de la politique d'aménagement du territoire dans notre pays. En effet, il ne faut pas considérer les 25 plans de secteur pour la Flandre comme constituant 25 plans distincts, totalement indépendants les uns des autres. Certes, il y a des différences, puisque chaque région présente un caractère spécifique. Les plans de secteur présentent toutefois une unité fondée sur un certain nombre de principes qui se retrouvent dans chaque plan de secteur :

1. préservation des espaces encore ouverts;
2. indication des zones d'habitat attenant directement aux centres des villages;
3. zone d'habitat et zones industrielles en fonction du développement potentiel de la région;
4. limitation de la dissémination des constructions (construction linéaire et construction étalée);

5. er dient rekening gehouden te worden met bestaande toestanden; vandaar landelijke woongebieden (straatdorpen);

6. beheersing van de verstedelijking aan de onmiddellijke rand van de agglomeraties;

7. maximale vrijwaring van de groengebieden binnen de verstedelijkte gebieden;

8. uitsplitsing van de open ruimten in landbouwgebied, groengebied en bosgebied, als gevolg van een grondige bespreking (op het niveau van gans Vlaanderen) tussen de betrokken partijen (landbouw, leefmilieu, waters en bossen).

Ter illustratie volgt hierna de huidige stand van zaken i.v.m. de vaststelling bij koninklijk besluit van de 25 gewestplannen.

5. Il y a lieu de tenir compte des situations existantes, d'où : zones d'habitat rurales (villages-rues);

6. maîtrise de l'urbanisation dans la périphérie immédiate des agglomérations;

7. préservation maximale des zones vertes à l'intérieur des zones urbanisées;

8. répartition des zones ouvertes en zones agricoles, en zones vertes et en zones forestières après discussion approfondie (au niveau de l'ensemble de la Flandre) entre les parties intéressées (agriculture + environnement + eaux et forêts).

On trouvera ci-après, à titre d'illustration, la situation actuelle en ce qui concerne la détermination par arrêté royal des 25 plans de secteur.

N ^r	Gewesten	M. B.	B. S.	Aanvullend M. B.	Datum B. S.	Openbaar onderzoek	K. B.	B. S.
N ^o	Régions	A. M.	M. B.	A. M. de complément	Date M. B.	Enquête publique	A. R.	M. B.
1.	Veurne-Westkust	28.12.73	21. 3.74			4. 6.74 2. 9.74	6.12.76	9. 3.77
2.	Oostende-Middenkust . . .	15. 2.74	21. 3.74			4. 6.74 2. 9.74	26. 1.77	10. 3.77
3.	Brugge-Oosrkust	29. 3.74	26. 4.74	18. 7.74	27. 7.74	5. 8.74 2.11.74	7. 4.77	16. 4.77
4.	Diksmuide-Torhout	13. 1.76	24. 6.76			2. 8.76 30.10.76		
5.	Ieper-Poperinge	2. 8.76	26. 8.76			16. 3.77 16. 6.77		
6.	Roeselare-Tielt	27. 8.76	23. 9.76			29. 4.77 27. 7.77		
7.	Kortrijk	17.10.74	28.11.74			26. 3.75 23. 6.75	4.11.77	26.11.77
8.	Gentse Kanaalzone	17. 9.74	26.10.74			2. 4.75 30. 6.75	14. 9.77	8.10.77
9.	Eeklo-Aalter	28. 3.75	24. 4.75			1.10.75 30.12.75		
10.	Dendermonde	15.10.75	15.11.75			1. 3.76 29. 5.76		
11.	Oudenaarde	5. 3.74	26. 4.75	19. 7.74	27. 7.74	1.10.74 30.12.75	24. 2.77	8. 4.77
12.	Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem	9. 5.75	11. 6.75			1.12.75 28. 2.76		
13.	Sint-Niklaas	15.10.75	15.11.75			1. 4.76 29. 6.76		
14.	Antwerpen	26.10.76	18.11.76			23. 3.77 20. 6.77		
15.	Mechelen	15. 2.74	21. 3.74	3. 7.74	12. 7.74	17. 7.74 14.10.74	5. 8.76	28. 9.76
16.	Turnhout	17. 9.74	26.10.74			12. 2.75 12. 5.75	30. 9.77	22.10.77
17.	Herentals-Mol	15.10.75	15.11.75			20. 4.76 18. 7.76		
18.	Neerpelt-Bree	31. 1.75	9. 4.75			1. 9.75 29.11.75		
19.	Hasselt-Genk	8. 4.76	29. 4.76			1.10.76 29.12.76		
20.	Limburgs Maasland	2. 3.77	30. 3.77			1. 9.77 29.11.77		
21.	Sint-Truiden-Tongeren . . .	29. 3.74	26. 4.74	31. 7.74	10. 8.74	1.10.74 29.12.74	5. 4.77	16. 4.77
22.	Aarschot-Diest	15.10.75	20.11.75			1. 4.76 30. 6.76		
23.	Leuven	29. 3.74	26. 4.74	23.10.74	28.11.74	2. 1.75 2. 4.75	7. 4.77	20. 4.77
24.	Tienen-Landen	24.12.74	9. 4.75			1. 7.75 28. 9.75		
25.	Halle-Vilvoorde-Asse . . .	29. 3.74	26. 4.74			22. 7.75 20.10.75	7. 3.77	15. 4.77

Op dit ogenblik werden 11 gewestplannen bij koninklijk besluit goedgekeurd en dit zal binnen drie maanden ook het geval zijn voor de gewestplannen Eeklo-Aalter, Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem, Neerpelt-Bree en Tienen-Landen.

Er mag verwacht worden dat einde 1978 een twintigtal gewestplannen zullen zijn goedgekeurd.

De gewestplannen zijn geen eindpunt van het beleid inzake ruimtelijke ordening.

Inderdaad er moet dringend worden gezorgd voor de coördinatie van de ruimtelijke ordening door het opstellen van een ruimtelijk beleidsplan voor Vlaanderen.

Het is derhalve nuttig de problematiek van de ruimtelijke evolutie te benaderen, vanuit een globale visie.

A l'heure actuelle 11 plans de secteur ont été approuvés par arrêté royal et les plans de secteur Eeklo-Aalter, Alost-Ninove-Grammont-Zottegem, Neerpelt-Bree et Tirlemont-Landen le seront d'ici trois mois.

Il est prévu qu'une vingtaine de plans de secteur auront été approuvés à la fin de l'année 1978.

Les plans de secteur ne constituent un aboutissement en matière de politique d'aménagement du territoire.

En effet, il faut assurer d'urgence la coordination de l'aménagement du territoire par l'établissement d'un plan de politique d'aménagement du territoire pour la Flandre.

Il est donc utile d'avoir une vision globale des problèmes qui se posent dans le domaine de l'évolution de l'aménagement du territoire.

Een algemene nota over de ruimtelijke ordening in Vlaanderen kan een belangrijk instrument worden voor het beleid.

Dergelijke visie zal voorerst moeten rekening houden met de plaats van Vlaanderen in het West-Europese kerngebied. Een van de belangrijkste elementen daarbij zal blijkbaar de invoering van een « ruimtelijk budget » zijn. Nu reeds is nagenoeg 38 % van Vlaanderen ingenomen door stedelijke functies.

Naast de evaluatie van de open gebieden zal de strategie met betrekking tot de beheersing van de verstedelijking derhalve een belangrijke factor vormen.

De voornaamste elementen van dit globaal ordeningsplan zouden zijn :

a) het formuleren van de doelstellingen met betrekking tot de ruimtelijke planning in Vlaanderen, volgens een macroplanologische visie (Vlaanderen binnen het West-Europese kerngebied);

b) het preciseren van deze doelstellingen op het niveau van zijn geledingen : Oost- en West-Vlaanderen, Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant;

c) een globaal concept inzake ruimtelijk planning op de verschillende niveaus (eenheid in de opvatting van de planning), voornamelijk als algemeen kader voor de gemeentelijke planning;

d) een globale visie m.b.t. de initiatieven inzake stads- en dorpsherwaardering;

e) een globaal planologisch en socio-economisch concept dat moet toelaten een gecoördineerd beleid te voeren met betrekking tot bepaalde ruimtebehoevende activiteiten (zand- en grindwinning, stortterreinen voor afvalprodukten, waterzuivering, transportleidingen voor energie en grondstof enz.);

f) een globaal kader dat moet toelaten een gecoördineerd beleid te voeren in materies die het voorwerp uitmaken van verschillende administratieve afhandelingen (ontginningsvergunningen, enz.);

g) een globale visie met betrekking tot de uitbouw van de stedelijke nederzetting en de stads- en dorpscentra (bebouwingsdichtheden, socio-culturele voorzieningen, bodembezettingsgraad, enz.).

Wat de planningsmethodiek betreft, kan dit globaal ordeningsplan voor Vlaanderen worden opgevat als een programma-nota, een resultante van een doorgevoerde structuurplanning.

Uiteraard gaat het dus niet om een statisch plan, maar wel om een programmaplan dat richtinggevend is voor bepaalde beslissingen die ruimtelijk gebonden zijn of een inspiratiebron voor niveau-planning kan zijn. Dit programma-plan zal dus regelmatig moeten worden bijgesteld, rekening houdende met de evolutie op het socio-economische vlak.

A. Naar een nieuw ruimtelijk beleid op gemeentelijk vlak

Een degelijk ruimtelijk beleid op gemeentelijk vlak moet eveneens prioriteiten vastleggen, acties uitwerken en projecten verwezenlijken. Dergelijke beslissingen beïnvloeden de totale ontwikkeling van de gemeente. Het ruimtelijke beleid is derhalve de belangrijkste sector in het gemeentelijk beleid.

De manier waarop aan ruimtelijke ordening in de gemeenten wordt gedaan schenkt geen voldoening meer.

Une note générale sur l'aménagement du territoire en Flandre peut devenir un important instrument politique.

Cette vision devra d'abord tenir compte de la place que la Flandre occupe en Europe occidentale. A cet égard, un des éléments essentiels sera sans doute l'instauration d'un budget « d'aménagement territorial ». Quelque 38 % du territoire de la Flandre sont dès à présent occupés par des fonctions urbaines.

Outre l'évaluation des zones ouvertes, la stratégie visant à maîtriser l'urbanisation sera donc un facteur important.

Les principaux éléments de ce plan d'aménagement global seraient :

a) la formulation des objectifs relatifs à la planification du territoire en Flandre, selon une conception macroplanificatrice (la Flandre au sein du noyau de l'Europe occidentale);

b) la mise au point de ces objectifs au niveau de ses composantes : la Flandre orientale et occidentale, Anvers, le Limbourg et le Brabant flamand;

c) une conception globale de la planification territoriale aux différents niveaux (unité dans la conception de la planification), principalement comme cadre général de la planification communale;

d) une conception globale, au niveau de la Flandre, en ce qui concerne l'évaluation des initiatives en matière de revalorisation des centres urbains et ruraux;

e) une conception planificatrice et socio-économique globale devant permettre de mener une politique coordonnée en ce qui concerne certaines activités qui nécessitent de grands espaces (exploitation de sable et de gravier, décharges publiques, épuration des eaux, canalisations de transport d'énergie et de matières premières, etc.);

f) un cadre global devant permettre une politique coordonnée dans les matières qui font l'objet de diverses procédures administratives (permis d'exploitation, etc.);

g) une conception globale en ce qui concerne l'extension des implantations urbaines et des centres urbains et ruraux (densités de construction, équipements socio-culturels, degré d'occupation du sol, etc.).

Pour ce qui est de la méthode de planification, ce plan d'aménagement global pour la Flandre peut être conçu comme une note-programmante qui serait la résultante d'une planification structurelle mise à exécution.

Il est évident qu'en l'occurrence il ne s'agit donc pas d'un plan statique, mais bien d'un plan-programme qui orientera certaines décisions liées au territoire ou qui peut constituer une source d'inspiration pour la planification de niveau. Ce plan-programme devra donc être régulièrement mis à jour, compte tenu de l'évolution sur le plan socio-économique.

A. Vers une nouvelle politique d'aménagement du territoire sur le plan communal

Une politique valable sur le plan de l'aménagement du territoire communal doit également définir des options, fixer des priorités, mettre au point des actions et réaliser des projets. De telles décisions influencent le développement global de la commune. Dès lors, la politique d'aménagement du territoire est le secteur principal de la politique communale.

La manière dont les communes aménagent leur territoire n'est plus satisfaisante.

De beperktheid in plaats en tijd, de statische en fysieke planning en de gebrekkige inspraak zijn de drie hoofdbezwaren. Het ogenblik is gekomen om over te stappen naar een meer dynamische ruimtelijke ordening. Daarom is het wenselijk de planningsmethodiek te schoeien op een moderne basis.

1. Beleidsplan en vaststellen van prioriteiten

De eigenlijke gemeentelijke plannen van aanleg die de uitvoering van het ruimtelijk beleid moeten vastleggen en mogelijk maken, dienen noodzakelijk te worden voorbereid door het opmaken van een beleidsplan, d.w.z. een richtplan met doelstellingen.

De gemeente moet hier duidelijk aangeven van waar ze komt, waar ze staat en waar ze naar toe wil.

In functie van de doelstellingen geformuleerd in het beleidsplan, zullen prioriteiten moeten worden vastgelegd.

2. Opstellen van het plan

Het is o.m. de bedoeling, een einde te maken aan de enge bepalingen van de bestaande gemeentelijke plannen van aanleg. Dit betekent evenwel niet dat de rechtszekerheid van de burger in gevaar mag komen. Om die reden zal bv. het bijzonder plan van aanleg steeds het « handvest » van het betrokken gebied blijven, maar zal het mogelijk zijn tegemoet te komen aan sommige ontwikkelingen op stedenbouwkundig gebied.

3. Inspraak

De inspraak van de bevolking moet een zeer belangrijk element zijn bij het tot stand komen van dergelijke realisaties. Om deze inspraak te vergemakkelijken en volledig binnen het wettelijk kader te laten verlopen, zijn er plannen om een commissie van advies in te stellen voor elke gemeente met meer dan 10 000 inwoners, en dit overeenkomstig artikel 19 van de wet houdende organisatie van de ruimtelijke ordening.

Na de samenvoegingen van gemeenten zal meer dan ooit de gemeentelijke overheid een echt beleid dienen te voeren. Zulks vergt de uitbouw van de gemeentelijke technische diensten, die de gemeentebesturen moeten toelaten zelfstandig te werken.

B. Grondbeleid

1. Oprichting van het Grondfonds

Door de goedkeuring van de gewestplannen worden niet alleen de vrije ruimten beter beschermd maar wordt ook de woningbouw meer gegroepeerd.

Naast het privaat initiatief heeft de overheid een belangrijke rol te vervullen, o.a. door regelen op te treden zodat de bouwgrondprijzen niet buitensporig oplopen.

Op voorstel van het Staatssecretariaat voor Streekeconomie heeft het Ministerieel Comité voor Vlaamse Aangelegenheden beslist meer financiële middelen ter beschikking te stellen van openbare instellingen en besturen of verenigingen voor de verwerving en het bouwrijp maken van de gronden.

Les limites dans l'espace et dans le temps, la planification statique et physique et le manque de participation aux décisions sont les trois objections principales. Le moment est venu de passer à un aménagement plus dynamique du territoire. C'est pourquoi il est souhaitable de fonder la méthode de planification sur des bases modernes.

1. Plan politique et fixation de priorités

Il conviendrait que les plans communaux proprement dits qui doivent fixer et permettre l'aménagement du territoire soient préparés en élaborant un plan politique, c'est-à-dire un plan d'orientation assorti de certains objectifs.

La commune doit, en l'occurrence, spécifier clairement « d'où elle vient, où elle se trouve et où elle veut aller ».

Des priorités devront être fixées en fonction des objectifs formulés dans le plan de la politique à mener.

2. Elaboration du plan

Il s'agit, entre autres, de mettre fin aux prescriptions rigoureuses des actuels plans communaux d'aménagement. Cela ne signifie cependant pas qu'il puisse être porté atteinte aux droits du citoyen. Pour cette raison, par exemple, le plan particulier d'aménagement restera toujours la « charte » de la région concernée, mais il sera possible de rencontrer une certaine évolution dans le domaine de l'urbanisme.

3. Participation

La participation de la population doit être un élément très important dans des réalisations de ce genre. Pour faciliter cette participation et l'inscrire entièrement dans le cadre légal, il existe des projets visant à créer une commission consultative dans chaque commune de plus de 10 000 habitants et cela, conformément à l'article 19 de la loi organique de l'aménagement du territoire.

Les fusions de communes étant réalisées, les autorités communales devront, plus que jamais, mener une véritable politique. D'où la nécessité de l'extension des services techniques communaux, qui doivent permettre aux administrations communales de mener une politique autonome.

B. Politique foncière

1. Création du Fonds foncier

L'approbation des plans de secteur permet non seulement de mieux protéger les espaces verts, mais également de mieux grouper la construction d'habitations.

Parallèlement à l'initiative privée, les pouvoirs publics ont un rôle régulateur important à remplir, notamment pour éviter que les prix des terrains à bâtir augmentent de manière excessive.

Sur la proposition du Secrétariat d'Etat à l'Economie régionale, le Comité ministériel des Affaires flamandes a décidé de mettre davantage de moyens financiers à la disposition des organismes publics et des administrations ou associations s'occupant de l'acquisition et de l'aménagement de terrains destinés à la construction.

2. Inventaris van de bouwgronden

Nu de meeste gewestplannen definitief bij koninklijk besluit vastliggen, is een ingrijpend grondbeleid meer dan nodig. De voorgestelde inventaris, die door de gemeentebesturen dient te worden opgesteld, kan een eerste maatregel zijn om de vastgelegde bestemmingen van de gronden optimaal te realiseren.

Een belangrijk deel van de bouwgrondreserves ligt in goedgekeurde verkavelingen. Wanneer de kandidaat koper zich op de markt begeeft, krijgt hij echter geen duidelijk overzicht van dit aanbod, integendeel. Bovendien draagt een ondoorzichtig fragmentarisch en eerder accidenteel aanbod bij tot een hogere bouwgrondprijs. Een inventaris van niet-bebouwde percelen zorgt voor een open aanbod en betekent voor de kandidaat-koper een gemakkelijk te raadplegen informatiebron. Thans dient hij zich noodgedwongen te richten tot de notarissen, makelaars, kranten, toevallige contacten...

De voorgestelde inventaris is voor de gemeentebesturen een noodzakelijk instrument om een beter inzicht te krijgen in de bestaande bouwgrondreserves. Er kan geen verantwoorde ruimtelijke planning worden gevoerd zonder de elementaire kennis van de bouwgrondreserves. Vooraleer men toelaat dat de woongebieden uitgebreid worden, zou men het opmaken van een inventaris door de gemeenten verplichtend moeten stellen. Ook is een overzicht van de gronden in het bezit van de overheid onontbeerlijk.

Tenslotte is deze inventaris een belangrijke bron van informatie voor de centrale overheid bij de verdere planning.

C. Weekendverblijven

Nu het onderzoek van de ca. 20 000 dossiers praktisch beëindigd is, kan worden overgegaan tot een definitieve en praktische beleidskeuze. Uit het onderzoek van de ingezamelde gegevens blijkt dat verschillende gevallen zich kunnen voordoen.

Vooreerst zijn er de weekendverblijven die deel uitmaken van een groep en gelegen zijn in een gebied dat uit het oogpunt van het natuurbehoud of van het belang voor de landbouw van minder belang is. Vaak betreft het nederzettingen in gegroepeerd verband, gelegen in een heterogeen agrarisch gebied.

De zone waarin deze verblijven voorkomen werden afgebakend en aangeduid als zone voor verblijfsrecreatie, hetzij in de ontwerpen van gewestplannen, hetzij in de gewestplannen.

Wat de zonering betreft gelden voor deze weekendverblijven geen verdere bezwaren. In een zeer recente omzendbrief aan de gemeentebesturen werd medegedeeld onder welke voorwaarden deze kunnen geregulariseerd worden.

Voorts zijn er de weekendverblijven die afzonderlijk of in een zeer kleine groep gelegen zijn in een open gebied. Een tweede omzendbrief zal de nodige richtlijnen met het oog op een mogelijke regularisatie kenbaar maken.

D. Groenbeleid

Een beleid van groenvoorziening in het groenarme Vlaanderen is zeker een noodzakelijkheid.

De goedkeuring der gewestplannen is voor de overheid een belangrijk werkmiddel met het oog op een maximaal behoud van de groene ruimten en de bestemming ervan. Het

2. Inventaire des terrains à bâtir

Etant donné que la plupart des plans de secteur sont définitivement fixés par arrêté royal, une politique foncière énergique est plus que nécessaire. L'inventaire proposé, qui doit être établi par les administrations communales, peut constituer une première mesure en vue d'optimiser la destination qu'ont reçue les terrains.

Une partie importante des réserves de terrains à bâtir se trouvent dans des lotissements agréés. Toutefois, lorsque le candidat-acheteur se présente sur le marché, il n'a pas un aperçu clair de cette offre, bien au contraire. En outre, le caractère opaque, fragmentaire et plutôt accidentel de l'offre contribue à la hausse du prix des terrains à bâtir. Un inventaire des parcelles non bâties assurerait une offre ouverte et constituerait une source d'information facile à consulter par le candidat-acheteur. A l'heure actuelle, il est forcé de s'adresser aux notaires et aux agents immobiliers, de consulter les journaux, d'espérer en un contact fortuit, etc.

L'inventaire projeté est un instrument indispensable aux administrations communales pour avoir un meilleur aperçu des réserves existantes de terrains à bâtir. Une planification adéquate du territoire est impossible sans avoir une connaissance élémentaire des réserves de terrains à bâtir. Avant de permettre que les zones d'habitation soient étendues, il conviendrait de faire obligation aux communes de dresser un inventaire. Un aperçu des terrains qui sont la possession des pouvoirs publics est également indispensable.

Enfin, cet inventaire constituera une source d'information importante pour l'autorité centrale en vue de la planification ultérieure.

C. Résidences de week-end

Maintenant que l'examen des quelque 20 000 dossiers est presque terminé, une option politique définitive et pratique peut être définie. Il ressort de l'examen des données recueillies que plusieurs cas peuvent se produire.

En premier lieu, il y a celui des résidences de week-end qui font partie d'un groupe et sont situées dans une région moins importante du point de vue de la conservation de la nature ou de l'intérêt de l'agriculture. Souvent il s'agit de résidences groupées, situées dans une région agricole hétérogène.

Les zones dans lesquelles ces résidences se rencontrent ont été délimitées et indiquées comme zones de récréation résidentielle, soit dans les projets de plans de secteur, soit dans les plans de secteur.

Quant au découpage en zones, il n'y a pas d'autres objections à ces résidences de week-end. Les conditions dans lesquelles celles-ci peuvent être régularisées ont été communiquées aux administrations communales par circulaire.

D'autre part, il y a les résidences de week-end implantées isolément ou par petits groupes dans une zone ouverte. Une deuxième circulaire communiquera les directives nécessaires en vue d'une régularisation éventuelle.

D. Politique des espaces verts

Une politique d'aménagement des espaces verts est une nécessité pour la Flandre, qui est pauvre en zones vertes.

L'approbation des plans de secteur est pour les pouvoirs publics un instrument important en vue du maintien maximal des espaces verts et de leur destination. La région fla-

Vlaams landsgedeelte is immers arm aan groen door de verstedelijking en een intensief uitgebouwd wegnnet dat constant de groengebieden aantast en versippert. Onze steden zijn er het ergst aan toe. Hier moet niet alleen naar een absoluut behoud worden gestreefd van centraal en periferisch groen, maar er moet vooral aandacht worden besteed aan nieuwe aanleg en de uitbouw van functioneel en sociaal groen in wijkparken en van buurtgroen.

In meer landelijke gemeenten moet het groenpatrimonium maximaal worden bewaard, terwijl het sociaal en openbaar groen moet worden uitgebreid ten koste van het groen in particulier bezit. De soms prachtige kasteelparken mogen niet teloor gaan door gebrek aan onderhoud. Zij moeten te gepasten tijde worden aangekocht door openbare besturen, in de eerste plaats door de lokale besturen.

Ten einde deze besturen daartoe de nodige middelen te geven worden op de begroting de nodige kredieten uitgetrokken om deze aankopen te subsidiëren tot 50 % van de aankoop prijs en, in zeer uitzonderlijke gevallen, tot 65 %.

Sedert het invoeren van dit budgettair artikel werd de aankoop van reeds meer dan 1 300 ha openbaar groen gesubsidieerd. Hieronder vallen zeer waardevolle gebieden als 26 ha duinen, het Prinsbos te Retie, het Kasteelpark van Aldebiesen, enz.

Wanneer een aankoop van regionaal belang geacht wordt en geen ondergeschikt bestuur de uitgaven kan of wil dragen, kan tot aankoop door het Rijk worden besloten. Op deze wijze werd de « Hoge Blekker » te Koksijde, de hoogste duin van het land en een belangrijk natuurgebied, absoluut beschermd en ter beschikking van het publiek gesteld.

Naast de aankoop van waardevolle groengebieden dient ook het onderhoud en in bepaalde gevallen de restauratie niet uit het oog te worden verloren. Ook op dit vlak zullen financiële middelen ter beschikking worden gesteld ten einde de openbare besturen ertoe aan te zetten de nodige initiatieven te nemen.

In een circulaire aan de gemeentebesturen werden deze verschillende mogelijkheden toegelicht. Daarbij werd ook vooral aandacht gevraagd voor een algemene aanpak van dit gemeentelijk groenbeleid uitgaande van de recreatie, de huisvesting en het leefmilieu in het algemeen. De reacties hierop zijn zeer gunstig.

E. Dorps- en stadskernherwaardering

De laatste jaren werd men al te vaak geconfronteerd met de volgende evolutie inzake ruimtelijke ordening :

1. een steeds verder ingrijpen in de vrije gebieden voor de bouw van woningen en andere werken;
2. een systematische verkrotting van de stads- en dorpskernen dikwijls gepaard gaande met een vorm van kaalslag-sanering.

Hier kan zeker geen sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening. Het accent dient zeer duidelijk te worden gelegd op de rehabilitatie van onze steden en dorpen teneinde de leefbaarheid ervan te stimuleren.

Een organiek koninklijk besluit zal de voorwaarden bepalen betreffende de tegemoetkoming van het Rijk inzake de toelagen aan de gemeenten en particulieren voor de uitvoering van stads- en dorpskernoperaties. Dit alles zal ook een gunstige invloed hebben op de economische relance in het Vlaamse gewest, aangezien deze werken een ambachtelijke en arbeidsintensieve aanpak zullen vergen.

mande dispose de peu de zones vertes en raison de l'urbanisation et d'un réseau routier extrêmement dense, qui affecte et morcelle constamment les zones vertes. Les villes en ont le plus souffert. L'objectif doit être non seulement de préserver absolument les espaces verts du centre et de la périphérie des villes, mais surtout d'accorder une grande attention à un nouvel aménagement et à l'extension des espaces verts à caractère fonctionnel et social dans les parcs urbains et des espaces verts de quartier.

Dans les communes plus rurales, le patrimoine vert doit être préservé au maximum, tandis que les espaces verts à caractère social et public doivent être étendus au détriment des espaces verts privés. Les parcs de nos châteaux, souvent très beaux, ne peuvent disparaître par un manque d'entretien. Ils doivent être achetés au moment opportun par les administrations publiques et en premier lieu par les administrations locales.

Pour donner à ces administrations les moyens nécessaires à cet effet, les crédits nécessaires ont été prévus au budget pour subsidier ces achats jusqu'à concurrence de 50 % du prix d'acquisition et dans les cas très exceptionnels jusqu'à 65 %.

Depuis l'introduction de cet article budgétaire, des subventions ont déjà été accordées pour l'achat de plus de 1 300 ha de zones vertes publiques. Parmi celles-ci, on trouve des régions très précieuses, telles que 26 ha de dunes, le « Prinsbos » à Retie, le parc du château d'Aldebiesen, etc.

Si une acquisition est considérée comme ayant une importance régionale et qu'aucune administration subordonnée ne peut ou ne veut supporter la dépense, il peut être décidé que l'Etat achète le bien. Ainsi, la plus haute dune du pays, le « Hoge Blekker » à Coxyde, et une réserve naturelle importante ont-elles bénéficié d'une protection absolue et mises à la disposition du public.

Indépendamment de l'acquisition de précieux espaces verts l'aspect de l'entretien et, dans certains cas l'aspect de la restauration ne peuvent être perdus de vue. Sur ce plan aussi des moyens financiers seront mis à la disposition en vue d'inciter les administrations publiques à prendre les initiatives nécessaires.

Dans une circulaire adressée aux administrations communales, ces différentes possibilités ont été expliquées et l'accent a surtout été mis sur l'approche globale de cette politique verte communale en fonction du délalement, du logement et de l'environnement en général. Les réactions sont très favorables.

E. Revalorisation des centres ruraux et urbains

Au cours des dernières années, nous n'avons constaté que trop souvent, sur le plan de l'aménagement du territoire, l'évolution suivante :

1. les zones libres ont été envahies de plus en plus par la construction d'habitations et autres travaux;
2. nos centres ruraux et urbains ont subi une taudisation systématique allant souvent de pair avec une sorte d'assainissement par le vide.

Ce n'est pas là une bonne pratique d'aménagement du territoire. Il faut de toute évidence promouvoir la revalorisation de nos villes et villages afin d'en stimuler la viabilité.

Un arrêté royal organique déterminera les conditions relatives à l'intervention de l'Etat en matière de subsides aux communes et aux particuliers pour l'exécution d'opérations en faveur des centres ruraux et urbains, ce qui aura une influence favorable sur la relance économique dans la région flamande étant donné que ces travaux supposent le recours à des entreprises artisanales et nécessitent une main-d'œuvre abondante.

De financiële tussenkomsten van het Rijk kunnen als volgt worden gezien :

1. Gemeenten

De gemeentebesturen die opteren voor een stads- of dorpskernherwaarderingsoperatie kunnen aanspraak maken :

1° ofwel een subsidiëring, d.w.z. :

1) de toelage voor verwerving van gebouwen en onbebouwde percelen, die 65 % van de werkelijke kosten bedraagt;

2) de toelage voor rehabilitatie, sloping en wederopbouw, die 65 % van de werkelijke kosten bedraagt;

2° ofwel op een rentetoeelage op een bij het Gemeentekrediet van België aangegane lening.

2. Particulieren

De particulieren zouden een premie kunnen genieten op voorwaarde dat de uitgevoerde werken volledig passen in de plannen van de stads- of dorpskernherwaarderingsoperatie.

Een stads- en dorpskernherwaarderingsoperatie dient voorafgegaan te worden door een degelijke voorstudie. De vroegere klassieke « survey » volstaat evenwel niet meer. Immers enerzijds is het ganse maatschappelijk gebeuren complex in opbouw en anderzijds is een hedendaagse planning die rekening houdt met dit maatschappelijk gebeuren, gericht op een meer geïntegreerd beleid. Samen met de inwoners dient nauwkeurig omschreven te worden hoe men nu en in de toekomst in de gemeente wil leven. Er moet nagegaan worden hoe men deze doelstellingen kan realiseren, in welke volgorde en binnen welke termijn.

*F. Aanpassing van het koninklijk besluit
van 28 december 1972 betreffende de inrichting
en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen
en de gewestplannen*

De enkele jaren praktische toepassing van dit vermelde koninklijk besluit heeft geleid tot een ervaring waaruit blijkt dat enkele aanpassingen wenselijk zijn :

a) differentiatie van de verschillende typen woonuitbreidingsgebieden, in gebieden voor grondbeleid, sociale huisvesting en overheidsinitiatieven en woonreservegebieden enerzijds, te ordenen gebieden anderzijds. Een belangrijk element in deze herziening is dat de woonuitbreidingsgebieden als element van grondbeleid een belangrijke functie kunnen vervullen.

b) het voorzien van uitbreidingsgebieden voor bepaalde functies, zoals industrie, ambachten en recreatie.

Deze uitbreidingsgebieden kunnen een regelend element zijn in het kader van een grondbeleid voor industrieterreinen, ambachtelijke zones en recreatiegebieden. Bovendien zou deze voorziening een rendabeler gebruik van de terreinen toelaten, door het in gebruik nemen van deze terreinen naargelang van de behoeften. Hierdoor zou er ook meer rechtszekerheid zijn voor de gevestigde landbouwbedrijven.

c) het voorzien van agrarische gebieden met ecologisch belang, waardoor gestreefd wordt naar een aanvaardbaar samengaan tussen landbouwbedrijvigheid en bescherming van de ecologische waarde in eenzelfde gebied.

Les interventions financières de l'Etat sont les suivantes :

1. Communes

Les administrations communales qui procèdent à une opération de revalorisation d'un centre urbain ou rural peuvent obtenir :

1° soit des subsides, c'est-à-dire :

1) le subside pour l'acquisition de bâtiments ou de lots non bâtis s'élève à 65 % des frais réels;

2) le subside pour la revalorisation, la démolition et la reconstruction s'élève à 65 % des frais réels;

2° soit une subvention d'intérêt sur un emprunt contracté auprès du Crédit communal de Belgique.

2. Particuliers

Les particuliers peuvent obtenir une prime pour autant que les travaux exécutés soient conformes aux plans de revalorisation du centre rural ou urbain.

Toute opération de revalorisation des centres des villes et villages doit être précédée d'une étude préliminaire appropriée. Néanmoins, l'ancienne méthode classique du « survey » ne suffit plus. En effet, d'une part, l'ensemble des phénomènes sociaux a une structure complexe et, d'autre part, la planification qui tient compte de ces phénomènes sociaux est orientée vers une gestion plus intégrée. C'est en collaboration avec la population qu'il convient de préciser les modes de vie présent et futur de la commune. Il y a lieu de rechercher comment ces objectifs peuvent être réalisés, dans quel ordre et dans quels délais.

*F. L'adaptation de l'arrêté royal du 28 décembre 1972
relatif à la présentation et à la mise en œuvre
des projets de plans et des plans de secteur*

Les quelques années d'application pratique de l'arrêté royal précité ont abouti à une certaine expérience qui fait apparaître l'opportunité de quelques adaptations :

a) différenciation des divers types de zones d'extension de l'habitat en zones de politique foncière, de logements sociaux, d'initiatives publiques et de réserve d'habitat, d'une part, et en zones à aménager, d'une part. Un important élément de cette révision est que les zones d'extension de l'habitat sont appelées à jouer un grand rôle en tant qu'élément de politique foncière.

b) des projets de zones d'extension pour certains objectifs tels que l'industrie, l'artisanat et les loisirs.

Ces zones d'extension peuvent constituer un élément régulateur dans le cadre d'une politique foncière en matière de terrains industriels, de zones artisanales et de zones de loisirs. En outre, cette mesure permettrait une affectation plus rentable des terrains par une utilisation progressive de ces derniers au fur et à mesure des besoins. Ce système offrirait également plus de garanties légales aux entreprises agricoles qui y sont établies.

c) des projets de zones agricoles d'intérêt écologique tendant à réaliser, dans une même zone, un *modus vivendi* acceptable entre les activités agricoles, d'une part, et la protection des valeurs écologiques, d'autre part, au sein d'une même zone.

d) het voorzien van een passende regeling voor de zonevreemde gebouwen, d.w.z. de bestaande constructies waarvan het gebruik of de bestemming niet overeenkomt met de zone waarin ze gelegen zijn.

Het betreft twee typen van bouwwerken. Vooreerst gaat het om de ambachtelijke bedrijven en de industriële vestigingen gelegen in een landbouwzone of een woonzone. Hiervoor wordt uitbreidingsmogelijkheid voorzien in functie van de noodwendigheden en de behoeften en voor zover dringende redenen van socio-economische aard deze uitbreiding verantwoorden, o.a. de opleving van de economische bedrijvigheid en het verminderen van de werkloosheid.

Verder betreft het de kleine woningen in een landbouwzone. Hier zijn vervangingsbouw tot een volwaardige eengezinswoning te overwegen, voor zover de belangen van de zone zelf (de landbouwactiviteit) niet in het gedrang wordt gebracht.

e) de aanvullende regelingen gebeurlijk volgens de aard van de zone, om de rechtszekerheid, zowel van de burger als van de landbouwer in functie van de uitgeoefende activiteit te verstevigen.

G. Meerwaarde en Planschade — Bepalingen in de programmawet

Meer dan eens werd het probleem opgeworpen van de financiële weerslag van de gewestplannen. De bedenking werd gemaakt dat de invloed van de gewestplannen tweërlei was: de terreinen opgenomen in de bouwzone verkrijgen een meerwaarde, terwijl sommige terreinen (die voordien het statuut van bouwgrond hadden) niet meer mogen bebouwd worden (planschade).

Beide aspecten, meerwaarde en planschade, hebben rechtstreeks wat te maken met de staatsuitgaven. Een belasting op de meerwaarde betekent staatsinkomsten, een veroordeling tot planschade betekent staatsuitgaven. Het was dus zeer logisch dit principe op te nemen in de programmawet (respectievelijk: art. 33 en 177 en volgende).

a) Meerwaarde

Artikel 33 van de programmawet houdt o.a. in dat een belasting op de meerwaarde wordt geheven op de goederen die een meerwaarde hebben verkregen door de plannen. Meer bepaald gaat het om alle percelen gelegen in een woongebied met aftrek van de reeds bebouwde percelen, alsmede die onbebouwde percelen die deel uitmaken van een geagglomereerd gedeelte of een huizingroep.

Immers, voor deze laatste percelen volgt de bebouwbaarheid niet uit de bepalingen van het gewestplan, maar wel uit de feitelijke toestand (ligging tussen bebouwde percelen). Een en ander is uitvoerig toegelicht in het verslag van de commissie over de programmawet.

Ook percelen gelegen in een goedgekeurde verkaveling verkrijgen een meerwaarde, indien deze verkaveling opgenomen is in een woongebied. Verkavelingen gelegen buiten het woongebied mogen weliswaar worden verdergezet, indien ze niet in herziening worden gesteld of vernietigd.

Het is dus logisch dat ook de verkoop van de percelen uit loten in een goedgekeurde verkaveling, voor zover zij gelegen zijn in een woongebied, onderworpen wordt aan de belasting op de meerwaarde.

De belastingvoet bedraagt 33 %, indien de realisatie van de meerwaarde gebeurt binnen de periode van 10 jaar en 16,5 % indien de realisatie gebeurt tussen de 10 en de 16 jaar. Deze periode van 10 en 16 jaar neemt een aanvang 6 maanden vóór de inwerkingtreding van het gewestplan, zo

d) à prévoir une réglementation adéquate pour les bâtiments étrangers à la zone, c'est-à-dire les constructions existantes dont l'emploi ou la destination ne correspond pas à la zone dans laquelle elles sont situées.

Il s'agit de deux types de constructions. En premier lieu, les entreprises artisanales et les implantations industrielles situées dans une zone agricole ou une zone d'habitat. Pour celles-ci une possibilité d'extension est prévue en fonction des nécessités et des besoins et pour autant que des raisons urgentes de nature socio-économique justifient cette extension, e.a. la relance de l'activité économique et la diminution du chômage.

Par ailleurs, les adaptations concernent les petites habitations dans une zone agricole. En l'occurrence il convient de considérer les travaux de transformation pour la réalisation d'habitations unifamiliales, pour autant que les intérêts de la zone même (activité agricole) ne soient pas mis en cause.

c) les règles complémentaires, éventuellement d'après la nature de la zone, afin d'augmenter la sécurité juridique, tant du citoyen que de l'agriculteur, en fonction de l'activité exercée.

G. Plus-values et dommages résultant du Plan — Dispositions prévues par la loi-programme

A plusieurs reprises le problème de la répercussion financière des plans de secteur a été soulevé. Les plans exercent une double influence: les terrains repris dans la zone de construction acquièrent une plus-value, alors que certains terrains qui étaient auparavant des terrains à bâtir, ne le sont plus (dommage résultant du plan).

Ces deux aspects, la plus-value et les « dommages » du au plan, intéressent directement les dépenses de l'Etat. Un impôt sur la plus-value procure des revenus à l'Etat, l'obligation d'indemniser les dommages résultant du plan signifie des dépenses pour l'Etat. Il était donc tout à fait logique d'insérer ce principe dans la loi-programme, respectivement à l'article 33 et aux articles 177 et suivants.

a) La plus-value

L'article 33 de la loi-programme prévoit qu'il est perçu un impôt sur la plus-value des biens qui ont acquis une plus-value grâce aux plans. Il s'agit plus spécialement de toutes les parcelles situées dans une zone d'habitat, à l'exclusion des parcelles déjà bâties, ainsi que des parcelles non bâties situées dans un groupe d'habitations ou une partie agglomérée.

En effet, la faculté de bâtir sur ces dernières parcelles ne découle pas des dispositions du plan de secteur, mais bien d'une situation de fait (situation entre des parcelles bâties). Ce qui précède est exposé en détail dans le rapport de la Commission, qui accompagne la loi-programme.

Les parcelles situées dans un lotissement approuvé acquièrent également une plus-value si ce lotissement est repris dans une zone d'habitat. Ces lotissements situés en dehors de la zone d'habitat peuvent toutefois être poursuivis s'ils ne font pas l'objet d'une révision ou d'une annulation.

Il est donc logique que la vente des parcelles de lots dans un lotissement approuvé, pour autant que celles-ci soient situées dans une zone d'habitat, soit aussi soumise à l'impôt sur les plus-values.

Le taux de l'impôt s'élève à 33 % si la plus-value est réalisée dans le délai de 10 ans et à 16,5 % si elle est réalisée entre les 10 et les 16 ans. Cette période de 10 et 16 ans prend cours six mois avant l'entrée en vigueur du plan de secteur s'il s'agit d'un plan de secteur arrêté après

het een gewestplan betreft dat wordt vastgesteld na 1 april 1978; deze periode gaat in vanaf 1 oktober 1977 zo het een gewestplan betreft dat vóór 1 april 1978 wordt vastgesteld.

De meerwaarde is het verschil tussen de waarde op het ogenblik dat het goed vervreemd wordt en de geactualiseerde waarde op het ogenblik dat het goed is terecht gekomen in het patrimonium van de belastingplichtige.

De verkoopswaarde wordt verminderd met de uitgaven en lasten die de belastingplichtige heeft gedragen.

De aankoopwaarde is :

a) in geval het door de belastingplichtige werd aangekocht, die welke voorkomt in de aankoopakte of de waarde die als maatstaf heeft gediend voor de heffing van de registratierechten;

b) in geval van schenking of erfenis, de waarde die tot maatstaf heeft gediend voor de heffing van de registratierechten of erfenisrechten.

De aankoopwaarde wordt vermeerderd met de kosten (akte- en registratiekosten) en met de gedane uitgaven. Zo deze uitgaven niet kunnen worden bewezen, worden deze kosten geraamd op 25 % van de aankoopprijs. Deze som wordt geactualiseerd, door een verhoging met 5 % per jaar tussen de datum waarop het goed is terechtgekomen in het patrimonium en het hieruit verdwijnt.

b) Planschade

De planschade werd voordien al geregeld door artikel 37 van de wet op de stedenbouw. De bepalingen ervan blijven geldig, maar omwille van de evolutie sinds 1962 was het nodig over te gaan tot enkele aanpassingen. Deze aanpassing slaat op de datum waarop moet kunnen bewezen worden wat de bestemming van het goed was en op een precisering van wat de planschade eigenlijk is.

1. Datum

Artikel 37 bepaalt dat schadevergoeding verschuldigd is indien een aanlegplan een einde maakt aan het gebruik waarvoor een goed dient of normaal bestemd was op de dag van de aanwijzing van de ontwerper van het plan. Voor de gewestplannen werd de ontwerper aangewezen in 1967 of daarna. Zowel voor de belanghebbende als voor het bestuur is het haast onmogelijk na te gaan wat het juiste gebruik of de normale bestemming van het goed toen was. Bovendien konden na 1967 de goederen een bestemming van bouwgrond hebben verkregen. Het was dus logisch deze datum te verschuiven naar een meer nabij verleden. De vooravond van de dag waarop het gewestplan in werking treedt werd als datum gekozen.

Talrijke beschouwingen werden gemaakt in verband met de rol van het ontwerp-gewestplan, dat in feite de bodembestemming bepaalt vóór het vaststellen van het gewestplan. Tijdens de besprekingen in de Commissie voor de Financiën en Openbare Werken werd uitvoerig over dit probleem gedebatteerd en in het commissieverslag werd dan ook een omstandige toelichting verstrekt.

2. Bedrag waarop de schadevergoeding moet berekend worden

Artikel 37 stelt het bedrag van de schadevergoeding niet vast. Het was logisch dat de overheid de werkelijk geleden schade zou vergoeden. Het is echter niet te verantwoorden dat potentiële meerwaarden en gebeurlijke speculatieve winsten zouden meegerekend worden in deze schade.

le 1^{er} april 1978; deze periode prend cours le 1^{er} octobre 1977 s'il s'agit d'un plan de secteur arrêté avant le 1^{er} avril 1978.

La plus-value est la différence entre la valeur au moment où le bien est aliéné et la valeur actualisée au moment où le bien est entré dans le patrimoine du contribuable.

La valeur de vente sera diminuée des impenses et charges supportées par le contribuable.

La valeur d'achat est :

a) si le bien vient d'être acheté par le contribuable, celle qui figure dans l'acte d'achat ou la valeur qui a servi de base pour la perception des droits d'enregistrement;

b) en cas de donation ou d'héritage, la valeur qui a servi de base pour la perception des droits d'enregistrement ou de succession.

La valeur d'achat augmentée des coûts (frais d'acte et d'enregistrement) et des impenses faites. S'il est impossible de prouver ces impenses, les coûts seront estimés à 25 % du prix d'achat. Ce montant sera actualisé par une augmentation de 5 % l'an entre la date à laquelle le bien est entré dans le patrimoine et la date à laquelle il en est sorti.

b) Les dommages résultant du Plan

Les dommages du Plan ont été réglés antérieurement par l'article 37 de la loi sur l'urbanisme. Les dispositions restent d'application, mais en raison de l'évolution depuis 1962, il était nécessaire de procéder à quelques adaptations. Cette adaptation concerne la date à laquelle doit pouvoir être prouvée la destination du bien et précisés les dommages réels subis du fait du Plan.

1. La date

L'article 37 stipule que le droit à l'indemnisation existe lorsqu'un plan d'aménagement met fin à l'usage auquel un bien est affecté ou normalement destiné le jour de la désignation de l'auteur dudit plan. Pour les plans de secteur, l'auteur a été désigné en 1967 ou par la suite. Il était presque impossible aussi bien pour l'intéressé que pour l'administration de vérifier l'utilisation exacte ou la destination normale du bien à cette époque. En outre, il était possible qu'après 1967 les biens aient reçu la destination de terrain à bâtir. Il était donc logique de reporter la date à un passé plus récent. La date choisie a été celle de la veille du jour où le plan de secteur entre en vigueur.

Le rôle du projet de plan de secteur, qui fixe en fait la destination du sol avant que soit arrêté le plan de secteur, a fait l'objet de nombreuses discussions. Le problème a été longuement commenté par les Commissions des Finances et des Travaux publics et le rapport de la Commission en donne dès lors aussi tous les détails.

2. Le montant qui sert de base pour déterminer l'indemnité

L'article 37 ne fixe pas le montant de l'indemnité. Il était logique que les autorités indemnisent les dommages réellement subis. Il serait cependant injustifiable que les plus-values potentielles et les bénéfices spéculatifs éventuels soient pris en considération.

Daarom bepaalt letter B van artikel 178 op welke basis deze schadevergoeding dient te worden berekend :

« De waardevermindering die voor schadeloosstelling in aanmerking komt, dient te worden geraamd als het verschil tussen, eensdeels, de waarde van dat goed op het ogenblik van de verwerving, geactualiseerd tot op de dag van het ontstaan van het recht op schadevergoeding en verhoogd met de lasten en kosten vóór de inwerkingtreding van het plan en, anderdeels, de waarde van dat goed op het ogenblik van het ontstaan van het recht op schadevergoeding na de inwerkingtreding van het plan. Enkel de waardevermindering voortvloeiend uit dat plan kan in aanmerking komen voor schadevergoeding.

Het recht op schadevergoeding ontstaat ofwel bij overdracht van het goed ofwel bij de weigering van een bouw- of verkavelingsvergunning of nog bij het afleveren van een negatief stedenbouwkundig attest.

De Koning bepaalt de uitvoeringsmodaliteiten van dat artikel, inzonderheid wat betreft de vaststelling van de waarden van het goed en de actualisering ervan ».

II. — BESPREKING

Vraag :

In verband met de gemeentelijke plannen van aanleg die werden goedgekeurd vóór het vaststellen van het ontwerp-gewestplan, werd gevraagd of de gemeenten zich naar dit gewestplan zullen moeten schikken, met alle financiële gevolgen en verwickelingen vandien.

Antwoord :

De gemeentelijke plannen werden opgesteld en goedgekeurd in een periode waarin alleen gedacht werd aan verdere stedelijke ontwikkeling. Daar deze plannen in strijd zijn met de hedendaagse opvattingen omtrent de beheersing van de stedelijke groei, vergt een konsekvent beleid dien-aangaande dat deze plannen worden herzien. Het vierde lid van § 1 van artikel 2 van de wet bepaalt dat de voorschriften van een plan van aanleg waarvan, overeenkomstig de artikelen 12, laatste lid, 15, laatste lid, en 16, vierde lid, wordt afgeweken, niet meer gelden.

Vermits het gewestplan is opgemaakt volgens de meest recente planologische opvattingen, is het logisch dat de gemeentelijke plannen, die niet in overeenstemming zijn met deze opties, worden aangepast.

In deze optiek worden dan ook de gemeentelijke plannen welke in strijd zijn met het gewestplan, in toepassing van artikel 43, eerste en derde lid van de wet op de stedenbouw, in herziening gesteld in een afzonderlijk koninklijk besluit. Dit heeft verder tot gevolg dat het in herziening gestelde gemeentelijk aanlegplan ook werkelijk dient te worden herzien, m.a.w. dat een wijzigingsplan wordt opgesteld dat overeenstemt met de voorzieningen van het gewestplan.

Het opstellen van dit wijzigingsplan is uiteraard een gemeentelijke aangelegenheid. Indien de gemeenten geen initiatieven nemen in verband met het opstellen van een wijzigingsplan binnen de gestelde termijn, zal artikel 24 worden toegepast. Het betrokken A. P. A. of B. P. A. moet binnen een bepaalde termijn worden opgesteld. Door de bepalingen van artikel 46, 7^e lid, moet het B. P. A. bindende kracht verkrijgen binnen een periode van drie jaar na de inwerkingtreding van het koninklijk besluit waarbij tot de herziening of het opmaken van dit B. P. A. is besloten.

Nu de gewestplannen betrekkelijk gedetailleerd zijn uitgewerkt, stelt zich de vraag omtrent de zin van een A. P. A.

C'est pourquoi l'article 178, sous sa lettre B, détermine la base sur laquelle l'indemnité doit être calculée.

« La diminution de valeur, qui est prise en considération doit être estimée en tant que la différence entre, d'une part, la valeur du bien au moment de l'acquisition, actualisée jusqu'au jour où naît le droit à l'indemnité, majorée des charges et des frais avant l'entrée en vigueur du plan, et, d'autre part, la valeur du bien au moment où naît le droit à l'indemnisation après l'entrée en vigueur du plan. Seule la diminution de valeur résultant du plan peut être prise en considération pour l'indemnisation.

Le droit à l'indemnisation naît soit au moment de la mutation du bien, soit lors du refus d'un permis de bâtir ou bien soit lors de la délivrance d'un certificat d'urbanisme négatif.

Le Roi arrête les modalités d'exécution de cet article, notamment en ce qui concerne la fixation des valeurs du bien ainsi que l'actualisation de celles-ci. »

II. — DISCUSSION

Question :

En ce qui concerne les plans d'aménagement communaux qui ont été approuvés antérieurement à l'établissement du projet de plan de secteur, il est demandé si les communes devront obligatoirement se conformer à ce plan de secteur avec toutes les conséquences et complications financières que cela comporte.

Réponse :

Les plans communaux ont été établis et approuvés à une époque où les efforts étaient axés sur le développement quasi permanent des centres urbains. Etant donné que ces plans sont contraires aux conceptions actuelles sur le plan du contrôle du développement urbain, une politique conséquente en la matière postule la révision de ces plans. Le quatrième alinéa du § 1 de l'article 2 de la loi prévoit que les dispositions d'un plan d'aménagement auquel il est dérogé conformément aux articles 12, dernier alinéa, 15, dernier alinéa, et 16, quatrième alinéa, perdent leurs effets.

Le plan de secteur étant établi selon les conceptions planologiques les plus récentes, il est logique que soient ajustés les plans communaux qui ne correspondent pas à ces options.

Dans cette optique, les plans communaux qui, en application de l'article 43, premier et troisième alinéas, de la loi sur l'urbanisme, seraient contraires au plan de secteur, font dès lors l'objet d'une révision par voie d'un arrêté royal distinct. Par conséquent, le plan d'aménagement communal, sujet à révision, doit effectivement être révisé, c'est-à-dire qu'il y a lieu d'établir un plan de modification qui soit conforme aux dispositions du plan de secteur.

L'établissement de ce plan modificatif incombe essentiellement aux communes. Si celles-ci ne prennent pas d'initiatives en ce qui concerne l'établissement d'un plan modificatif dans le délai fixé, l'article 24 sera appliqué. Le P. G. A. ou P. P. A. visé doit être établi dans un délai fixé. En vertu des dispositions de l'article 46, septième alinéa, le P. P. A. doit acquérir force obligatoire dans un délai de trois ans suivant l'entrée en vigueur de l'arrêté royal qui a décidé la révision ou l'établissement de ce P. P. A.

Comme à présent les plans de secteur sont assez détaillés, il est permis de s'interroger sur l'opportunité d'un P. G. A.

Het is juist dat, voor meerdere gemeenten, het opmaken van een algemene aanlegplan op het eerste gezicht niet als een noodzakelijkheid voorkomt, omdat het gewestplan reeds voldoende gegevens bevat om uitspraak te kunnen doen over de gebiedsbestemming. Een algemeen plan van aanleg zou niettemin nuttig zijn, om de bepalingen van het gewestplan op bepaalde punten aan te vullen. Dit is o.m. het geval wat de aanduiding betreft van de verschillende wijken, de maximaal toegelaten bruto-bebouwingsdichtheden per wijk, de nadere omschrijving van datgene wat in de verschillende woonwijken is toegelaten, bv. de bepaling van de verhouding kantoorruimte t.o.v. de woonruimte, de verhouding van de appartementsbouwen ten overstaan van de eengezinswoningen, het voorzien van wijkgroen en dergelijke.

Het is echter zo, dat de gemeenten die ettelijke tientallen jaren geleden een A. P. A. hebben opgesteld nu « gestraft » zouden worden omdat ze thans hun plan van aanleg dienen te herzien, omdat dit tegenstrijdig is met het gewestplan. Men moet evenwel kunnen aanvaarden dat er een evolutie is in de opvattingen op het stuk van de gebiedsordening. Het is niet redelijk noch verantwoord aanlegplannen te handhaven, waarvan men weet dat ze de ordening van het gebied ernstig in gevaar kunnen brengen. Het openbaar belang vergt dat deze plannen worden aangepast. De aanpassing van het A. P. A. aan het gewestplan is geen loutere formaliteit. Men kan van de gelegenheid gebruik maken om via het A. P. A. reglementen uit te vaardigen omtrent een aantal stedenbouwkundige elementen, die hierboven reeds vermeld zijn en die niet voorkomen in het gewestplan.

Het A. P. A. zou tevens correcties kunnen aanbrengen bv. door het differentiëren van de woonzones, het nader aanduiden van de kleine groepjes bebouwing, die echter te klein zijn om te worden aangeduid in het gewestplan. Thans moet voor deze gevallen hetzij artikel 21 hetzij artikel 23 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 toegepast worden, wat aanleiding geeft tot interpretatie en discussies.

Er zouden zich evenwel gevallen kunnen voordoen waarbij een gemeente, die beschikt over een bij koninklijk besluit goedgekeurd A. P. A. dat moet in herziening gesteld worden wegens tegenstrijdigheid met het gewestplan, van oordeel is dat het gewestplan tevens als gewijzigd A. P. A. kan fungeren. In dit geval kan nader onderzocht worden in hoeverre artikel 14, derde lid, van de wet op de stedenbouw kan worden toegepast. Dit artikel bepaalt dat de gemeenteraad kan beslissen dat betreffende het A. P. A., genomen wordt met de voorschriften van een reeds bestaand gewestplan. Uiteraard moet deze beslissing worden goedgekeurd door de Koning.

Wat de gemeentelijke B. P. A. betreft, kan worden gesteld dat er over het algemeen geen fundamentele tegenstrijdigheid is tussen de bestaande B. P. A. en de gewestplannen.

Talrijke B. P. A. die bestonden vóór het gewestplan konden dan ook behouden blijven en dienen niet in herziening te worden gesteld. Het is duidelijk dat B. P. A. welke goedgekeurd worden vóór het gewestplan en niet in herziening werden gesteld, hun bindend en verordenend karakter behouden, ook al komen ze niet volledig overeen met het gewestplan. Ingevolge de bepalingen van het 4^e lid van artikel 16 hebben de voorschriften van het B. P. A. zelfs voorrang op deze van het gewestplan.

Vraag :

De aandacht wordt gevestigd op de problemen die zich stellen in verband met de goedkeuringsperiode voor een B. P. A. Inderdaad de goedkeuring van een B. P. A. kan momenteel lange tijd, soms meerdere jaren in beslag nemen.

Il est exact que, pour de nombreuses communes, l'établissement d'un plan général d'aménagement ne s'impose pas à première vue, car le plan de secteur comporte déjà suffisamment d'éléments pour pouvoir se prononcer sur la destination du territoire visé. Un plan général d'aménagement peut néanmoins se révéler utile afin de compléter sur certains points les dispositions du plan de secteur. Tel est le cas notamment pour la désignation des différents quartiers, la densité brute maximum autorisée en ce qui concerne la construction, la définition précise de ce qui est autorisé dans les différents quartiers résidentiels, par exemple la proportion d'espace réservé aux bureaux par rapport à l'habitat, la proportion d'immeubles à appartements par rapport aux habitations unifamiliales, l'aménagement d'espaces verts dans les quartiers, etc.

Il serait toutefois permis de considérer que les communes qui ont établi un P. G. A. il y a de nombreuses dizaines d'années se trouveraient aujourd'hui « pénalisées » par l'obligation de revoir leur plan d'aménagement parce qu'il est contraire au plan de secteur. Il faut cependant pouvoir admettre que les conceptions ont évolué en matière d'aménagement du territoire. Il n'est ni raisonnable ni justifié de maintenir des plans d'aménagement dont on sait qu'ils peuvent faire sérieusement obstacle à l'aménagement du territoire visé. L'intérêt public exige que ces plans soient adaptés. L'adaptation du P. G. A. au plan de secteur n'est pas qu'une simple formalité. Elle peut être mise à profit pour insérer dans le P. G. A. des dispositions relatives aux éléments précités relatifs à l'urbanisme et ne figurant pas au plan de secteur.

En outre, le P. G. A. pourrait apporter des correctifs, par exemple en différenciant les zones d'habitat, en précisant les petits groupes de constructions qui sont toutefois trop petits pour figurer dans le plan de secteur. Actuellement il faut, en ces cas, faire application soit de l'article 21 soit de l'article 23 de l'arrêté royal du 28 décembre 1972, ce qui donne lieu à des interprétations divergentes et à des contestations.

Le cas pourrait toutefois se présenter d'une commune dont le P. G. A. approuvé par arrêté royal doit être revu parce qu'il est contraire au plan de secteur. Cette commune pourrait estimer que le plan de secteur peut également servir de P. G. A. modifié. Il convient, dans un tel cas, d'examiner dans quelle mesure il peut y avoir application de l'article 14, troisième alinéa, de la loi organique de l'urbanisme. Cet article prévoit que le conseil communal peut décider de s'en tenir, en ce qui concerne le P. G. A., aux prescriptions d'un plan de secteur préexistant. Cette décision doit évidemment être approuvée par le Roi.

En ce qui concerne les P. P. A. communaux, il est permis de considérer qu'en général il n'y a pas de contradiction fondamentale entre les P. P. A. existants et les plans de secteur.

De nombreux P. P. A. qui existaient avant le plan de secteur, ont dès lors pu être maintenus sans être soumis à révision. Il est clair que les P. P. A. approuvés avant le plan de secteur et non soumis à révision gardent leur caractère obligatoire et réglementaire, même s'ils ne sont pas entièrement conformes au plan de secteur. En vertu des dispositions du quatrième alinéa de l'article 16, des prescriptions du P. P. A. ont même la priorité sur le plan de secteur.

Question :

Il convient de se préoccuper des problèmes qui se posent en ce qui concerne le délai d'approbation des P. P. A. En effet, cette approbation peut actuellement prendre beaucoup de temps, parfois même plusieurs années.

Antwoord :

De beslissing betreffende de goedkeuring van een B. P. A. is een belangrijke deed en dient bijgevolg vooraf grondig worden overdacht. Het B. P. A. bepaalt inderdaad het wettelijk en stedenbouwkundig ruimtelijk kader waarin honderden gezinnen, en dit voor meerdere generaties, moeten in leven, werken, zich ontspannen, zich bewegen, kortom leven.

Toch is het zo dat, wanneer men zich houdt aan de strikte wettelijke procedure zoals bepaald in artikel 21 van de wet op de stedenbouw, een B. P. A. kan goedgekeurd worden binnen het jaar na het opmaken van de definitieve plannen.

Dat deze termijn in werkelijkheid heel wat langer is, moet toegeschreven worden aan ingewikkelde administratieve formaliteiten, adviesvragen en dergelijke.

Het moet nochtans mogelijk zijn deze administratieve formaliteiten tot een minimum te herleiden en er toch de doeltreffendheid van te waarborgen. Momenteel wordt door het staatssecretariaat een regeling uitgewerkt waardoor het B. P. A. zoveel mogelijk binnen de bij de wet gestelde termijn kan worden goedgekeurd.

Gelet op de belangrijkheid van de beslissing en op de steeds grotere inspraak is het niet aangewezen de door de wet voor het B. P. A. bepaalde goedkeuringsprocedure te wijzigen. Hetgeen in het vooruitzicht wordt gesteld is een efficiëntere werkwijze met de betrokken besturen, wat geregeld kan worden bij omzendbrief.

Vraag :

In verband met de B. P. A. merkt het lid nog op dat het « verruimde B. P. A. » een oplossing kan bieden, dit meer bepaald in verband met de strafheid van al te gedetailleerde aanlegplannen die vaak een hinderpaal vormt voor nochtans stedenbouwkundig verantwoorde moderne oplossingen.

Antwoord :

In de loop der jaren, werden de B. P. A. steeds meer gedetailleerd. Vaak heeft dit tot immobilisme of mediocriteit geleid. Ook hier moet de gulden middenweg worden gevonden tussen de mogelijkheid voor esthetische en moderne oplossingen enerzijds en de nodige bepalingen om de rechtszekerheid van de burgers te waarborgen anderzijds.

Tot slot kunnen hier een aantal juridische problemen rijzen, zoals bij de samenvoeging of de herziening van reeds bestaande en erg gedetailleerde plannen van aanleg.

Vragen :

De aandacht wordt gevestigd op de langdurige procedure voor de herziening van een B. P. A. Deze procedure vergt twee koninklijke besluiten. Zou de aanvraag tot herziening niet kunnen afgeschaft worden, zodat slechts één koninklijk besluit zou nodig zijn? Desnoods zou dan de wet moeten worden gewijzigd.

Sommige leden hebben het over de verschillende aspecten van het grondbeleid.

Zo raakt een lid het probleem aan van de onteigeningsvergoedingen, waarvan sprake in artikel 31 en volgende van de wet op de stedenbouw.

* * *

De problemen in verband met de sterke prijsstijging van de bouwgronden worden in het daglicht gesteld; daarbij wordt de aandacht gevestigd op de dringende noodzaak om de nodige middelen ter beschikking van de gemeenten te stellen.

* * *

Réponse :

La décision d'approuver un P. P. A. est importante et doit, dès lors, être mûrement réfléchie. En effet, le P. P. A. fixe le cadre légal et urbaniste dans lequel des centaines de ménages devront, pendant plusieurs générations, vivre, travailler, se délasser, se mouvoir, en un mot se réaliser.

Et pourtant, si l'on s'en tient strictement à la procédure légale, telle qu'elle est fixée par l'article 21 de la loi organique de l'urbanisme, un P. P. A. peut être approuvé dans l'année de l'élaboration des plans définitifs.

En réalité ce délai est beaucoup plus long. Ceci est dû aux formalités administratives compliquées, aux demandes d'avis, etc.

Il doit cependant être possible de réduire ces formalités administratives au minimum, tout en assurant l'efficacité. Le Secrétariat d'Etat élabore actuellement un système devant permettre que le P. P. A. soit, dans la mesure du possible, approuvé dans le délai prévu.

Compte tenu de l'importance de la décision et de la concertation de plus en plus large, il ne convient pas de modifier la procédure d'approbation des P. P. A. prévue par la loi. Il est envisagé une méthode de travail plus efficiente avec les administrations intéressées, ce qui peut être réglé par circulaire.

Question :

A propos des P. P. A., un membre fait observer qu'un « P. P. A. élargi » pourrait offrir une solution, plus particulièrement pour ce qui concerne l'aspect rébarbatif de plans d'aménagement trop détaillés, lequel constitue un obstacle à des solutions urbanistes modernes par ailleurs justifiées.

Réponse :

Avec le temps, les P. P. A. sont devenus de plus en plus détaillés. Cette évolution a souvent abouti à l'immobilisme ou à la médiocrité. Il importe encore à ce propos de déceler le juste milieu entre la possibilité de solutions esthétiques et modernes, d'une part, et les dispositions nécessaires afin de garantir la sécurité juridique du citoyen, d'autre part.

Enfin, il peut se poser des problèmes juridiques, notamment lors de la fusion ou de la révision de plans d'aménagement existants et très détaillés.

Questions :

L'attention est attirée sur la longueur de la procédure de révision d'un P. P. A. Cette procédure nécessite deux arrêtés royaux. La demande de révision ne pourrait-elle être supprimée de sorte qu'un seul arrêté royal suffise? Il conviendrait, le cas échéant, d'envisager une modification de la loi.

Certains membres s'intéressent aux divers aspects de la politique foncière.

Un membre aborde le problème des indemnités d'expropriation visées aux articles 31 et suivants de la loi sur l'urbanisme.

* * *

Les problèmes posés par la forte hausse du prix des terrains à bâtir sont évoqués; on attire l'attention sur la nécessité de mettre d'urgence les ressources nécessaires à la disposition des communes.

* * *

Ten slotte wordt gewezen op de nadelige gevolgen van de lange goedkeurings- en onteigeningsprocedures, waardoor de uiteindelijke prijs van de grond veel hoger wordt dan aanvankelijk in de prijsraming is berekend. Hoever staat men met de bespreking van de wetsvoorstellen van de heer Van Rompaey (Stukken van de Kamer n^os 221/1 en 222/1) ?

Antwoord :

Al die problemen staan in verband met een of ander aspect van het grondbeleid dat de aandacht gaande houdt van degene die verantwoordelijk zijn zowel voor het nationale als voor het gewestelijk beleid. Meerdere voorstellen worden nader onderzocht. Ook zijn er reeds parlementaire initiatieven in dit verband. Verwezen kan worden naar het bij de Senaat ingediende wetsvoorstel van de heer De Serrano betreffende het oprichten van een grondfonds en het voorzien van een voorkoopprecht bij verkoop van gronden in de woonuitbreidingsgebieden.

Ook kan verwezen worden naar het bij de Senaat ingediende wetsvoorstel van de heer Lagae inzake het opmaken van een gemeentelijke inventaris van de onbebouwde bouwgronden. Deze aspecten hadden reeds de aandacht van het Ministerieel Comité voor Vlaamse Aangelegenheden, maar uit eerbied voor de parlementaire instellingen wordt voorrang verleend aan het parlementair initiatief.

Deze regelingen zouden toelaten bepaalde middelen, zowel financiële als juridische, ter beschikking te stellen van de gemeenten, bouwmaatschappijen en intercommunales om meer efficiënter en regelend op te treden m.b.t. de realisatie van bouwgronden.

Uiteraard blijven de ganse problematiek en sommige aspecten ervan in het bijzonder zoals de « bouwgrond-hamstering », de steeds stijgende grondprijzen, de onteigeningsvergoedingen e.d.m. de aandacht gaande houden van de beleidsverantwoordelijken.

Vraag :

Er wordt gewezen op de noodzaak om de woongebieden af te bakenen in functie van de werkelijke behoeften, waarbij rekening dient te worden gehouden met de nieuwe gemeentelijke beleidskeuzen als gevolg van de samenvoevingen.

Antwoord :

Hierbij kan worden opgemerkt dat de gewestplannen werden opgevat in de optiek dat elk gewest (en binnen elk gewest, elke gemeente) eigen ontwikkelingskansen moest krijgen, rekening houdend met de specifieke behoeften. Daarbij mochten de karakteristieken van de gemeente of het streekeigen karakter niet uit het oog worden verloren. Bij de definitieve vormgeving van de gewestplannen werden woonzones afgebakend die wel eens te groot zijn voor de werkelijke behoeften van de bevolking van de streek. In het licht van de jonge demografische evolutie en meer speciaal van het steeds dalend geboortecijfer, kan inderdaad de vraag worden gesteld of het wel mogelijk zal zijn alle op de gewestplannen voorziene bouwzones vol te bouwen vóór het jaar 2000. Daarbij komen nog de verschuivingen van nieuwbouw naar vernieuwbouw (stadskernherwaardering en dorpsrevalorisatie). Hierbij wordt het accent gelegd op het terug leefbaar (en dus ook terug bewoonbaar) maken van stads- en dorpscentra. Het betreft hier kernproblemen die blijkbaar aan de orde kunnen gesteld worden wanneer men aan een globaal structuurplan voor Vlaanderen toe is.

Enfin les conséquences préjudiciables des longues procédures d'approbation et d'expropriation, qui ont pour résultat d'augmenter considérablement le prix final des terrains par rapport aux estimations initiales, sont également soulignées. Où en est l'examen des propositions de loi de M. Van Rompaey (Documents de la Chambre n^{os} 221/1 et 222/1) ?

Réponse :

Tous ces problèmes relèvent de l'un ou de l'autre aspect de la politique foncière, qui intéresse aussi bien les responsables de la politique nationale que ceux de la politique régionale. Plusieurs propositions font l'objet d'un examen approfondi. Des initiatives parlementaires ont déjà été prises en ce domaine. Il suffit de se référer à la proposition de loi déposée au Sénat par M. De Serrano et relative à la création d'un fonds national et au droit de préemption dans les zones d'extension de l'habitat.

On peut encore citer la proposition de loi déposée au Sénat par M. Lagae et concernant l'établissement d'un inventaire communal des terrains à bâtir non bâtis. Ces aspects ont déjà retenu l'attention du comité ministériel des Affaires flamandes mais, par respect pour l'institution parlementaire, la priorité est réservée à l'initiative parlementaire.

Les régimes prévus devraient permettre de mettre certains moyens, aussi bien financiers que juridiques, à la disposition des communes, des sociétés de construction et des intercommunales en vue de les mettre en mesure d'intervenir plus efficacement et de manière normative dans le domaine de la réalisation des terrains à bâtir.

Evidemment, les responsables de la politique restent attentifs à tous ces problèmes et à certains de leurs aspects, en particulier la spéculation foncière, l'augmentation croissante des prix des terrains, les indemnités d'expropriations, etc....

Question :

L'accent est mis sur la nécessité de délimiter les zones d'habitat en fonction des besoins réels, tout en tenant compte des nouvelles options communales prises après les fusions.

Réponse :

A cet égard, il est permis de signaler que les plans de secteur ont été conçus dans une optique selon laquelle il convient d'assurer à chaque secteur (et, au sein de chaque secteur, à chaque commune) ses propres chances de développement, compte tenu des besoins spécifiques. Cela postule de ne pas perdre de vue les caractéristiques de la commune ou le caractère propre du secteur. Lors de l'établissement définitif des plans de secteur, des zones d'habitat ont été délimitées qui se révèlent parfois trop étendues pour les besoins réels de la population du secteur. L'évolution démographique récente, et plus particulièrement la baisse continue de la natalité, suscite la question de savoir s'il sera effectivement possible de bâtir complètement, avant l'an 2000, toutes les zones de construction prévues aux plans de secteur. En outre, il y a la modification de zones de constructions nouvelles en zones de renouvellement des constructions existantes (rénovation du centre des villes et revalorisation des villages). Dans ce domaine l'accent est mis sur un retour à la viabilité (et donc aussi à l'habitabilité) du centre des villes et des villages. Il s'agit en l'occurrence de problèmes centraux qui pourront sans doute être abordés lorsque sera établi un plan global de structures pour la Flandre.

Vraag :

Het gebrek aan harmonie tussen de uitbouw van de verkeersinfrastructuur en de stedenbouw is een nijpend probleem.

Antwoord :

Inzake infrastructuur zijn er twee tegengestelde opvattingen : de aanleg van ringwegen en het verbreden van de verkeerswegen dwars door de bewoonde kommen.

Omdat in het verleden nogal kwistig werd omgesprongen, ook door stedenbouwkundigen, met deze ringwegen is hier tegen vaak reactie ontstaan vanwege milieugroeperingen, landbouwers en middenstandsverenigingen.

Anderzijds is het verbreden van verkeerswegen en het bevorderen van het verkeer dwars door de dorpskommen een systeem dat stedenbouwkundig zeker niet te verdedigen is. Dit kan er enkel toe leiden — in het jaar van het dorp — de dorpen voorgoed te beschadigen.

De vraag stelt zich echter of al deze infrastructuurwerken, hetzij ringwegen hetzij wegverbetering door de dorpskommen, wel zo nodig zijn. België is nu eenmaal een dicht bevolkt land en de ruimte is er zeer beperkt. Het wegnemen is al zeer dicht. De vraag stelt zich of qua infrastructuur het verzadigingspunt niet reeds bereikt is. In de verstedelijkte gedeelten van Vlaanderen bv. neemt de infrastructuur nagenoeg 9 % van het grondgebied in.

In een periode dat zoveel gesproken wordt over het leefmilieu, lijkt het redelijker eerst en vooral maatregelen te treffen om het leven van de mens en het leefmilieu te beschermen. Het aanleggen van reusachtige ringwegen of het midden door snijden van dorpskommen met snelwegen is daarmee niet verenigbaar.

In de huidige stand van zaken lijkt het logischer in de eerste plaats te denken aan « redelijke » oplossingen : lokale verbetering van de infrastructuur — zonder evenwel daarom noodzakelijkerwijze aan verbredingen te denken — beveiliging van het voetgangersverkeer door verscheidene oversteekplaatsen — veilige voetpaden bv. afgescheiden van het verkeer door hagen — het aanbrengen van beplantingen langs de wegen, allerlei maatregelen tot bescherming van het woonklimaat zoals geluiddempende verhardingen, geluidsschermen, aangepaste verlichting, aanleg van veilige fietspaden. Lokale verbeteringen kunnen o.m. ook bestaan in de aanleg van kleine parkings, bv. op de achteruit gelegen gronden. Er dient in één woord gestreefd te worden naar een soepeler (maar niet sneller) verkeer door de dorpen en steden en een veiliger en aangenamer woonklimaat.

In deze optiek werden in de meest recente gewestplannen alleen die omleidingen aangeduid, welke zowel vanuit stedenbouwkundig als vanuit verkeerstechnisch oogpunt verdedigbaar en noodzakelijk zijn.

Dit betekent niet dat daar waar geen omleidingen voorzien zijn, de wegen moeten verbreed worden dwars door de bestaande dorpskommen. Integendeel moeten daar de passende maatregelen worden getroffen ter beveiliging van het eigen klimaat van het dorp en de stad. Hopelijk worden de intenties, die aldus zijn ingeschreven in de gewestplannen, ook doorgetrokken en verwezenlijkt door de besturen die verantwoordelijk zijn voor de aanleg van de verkeersinfrastructuur.

Question :

Le manque d'harmonie entre la mise en place de l'infrastructure des communications et l'urbanisme constitue un problème aigu.

Réponse :

Il existe, en matière d'infrastructure, deux conceptions opposées : d'une part, la construction de voies de contournement et, d'autre part, l'élargissement des voies qui traversent les noyaux agglomérés.

Comme dans le passé même les urbanistes se sont parfois montrés prodigues en ce qui concerne les contournements, ceux-ci ont souvent suscité des réactions de la part des groupements de défense de l'environnement, des agriculteurs et des associations de classes moyennes.

Par ailleurs, l'élargissement des voies de communication et l'encouragement de la circulation à travers les agglomérations relèvent d'une conception indéfendable du point de vue de l'urbanisme. Cette conception ne peut conduire qu'à dégrader irrémédiablement les villages, précisément lors de l'année du village.

Ces travaux d'infrastructure — contournements, élargissements des traversées de villages — sont-ils bien nécessaires ? La Belgique est fortement peuplée et l'espace est réduit. Le réseau routier est déjà très dense. On peut se demander si la saturation n'est pas dès à présent atteinte en matière d'infrastructure. Dans les régions urbaines de Flandre, l'infrastructure occupe près de 9 % du territoire.

A l'heure où il est tellement question de l'environnement, il semble plus raisonnable de commencer par prendre des mesures en vue de protéger la vie et le milieu vital de l'homme. L'aménagement de gigantesques contournements et périphériques ou la traversée — de part en part — de villages par des voies express ne répondent pas à ces préoccupations.

Dans la situation actuelle, il semble plus logique d'envisager en premier lieu des solutions « raisonnables » : amélioration locale de l'infrastructure, sans pour autant envisager des élargissements; assurer la sécurité des piétons par des passages protégés, des trottoirs sûrs, par exemple séparés de la circulation par des haies; procéder à des plantations le long des routes; protéger la tranquillité de l'habitat par la mise en œuvre de revêtements routiers insonorisants, d'écrans anti-bruit, d'un éclairage adéquat, de pistes cyclables sûres. Les améliorations locales peuvent également porter sur l'aménagement de petites aires de stationnement, par exemple sur des terrains en retrait. Bref, il convient d'assurer une circulation plus souple (mais non plus rapide) au travers des villages et des villes, ainsi que des conditions d'habitation plus sûres et plus agréables.

Dans cette optique seuls les contournements justifiables et nécessaires du point de vue de l'urbanisme et du trafic ont été indiqués dans les derniers plans de secteur.

Cela ne signifie pas que là où aucun détournement n'est prévu, les routes doivent être élargies dans les noyaux agglomérés existants. Au contraire, les mesures adéquates doivent être prises en vue de sauvegarder l'atmosphère propre du village et de la ville. Il faut espérer que les intentions inscrites dans les plans de secteur seront prolongées et réalisées par les administrations responsables de l'aménagement de l'infrastructure routière.

Vraag :

Een belangrijk probleem rijst i.v.m. de bezetting van de industrieterreinen en van de ambachtelijke terreinen.

Antwoord :

Daar waar de woonbehoeften min of meer konden worden geraamd over een min of meer lange periode, was zulks zeer moeilijk voor de industrieterreinen en de ambachtelijke zones. Bovendien konden een tiental jaar geleden onmogelijk bepaalde verschuivingen in de industriële en ambachtelijke sectoren voorzien worden. In het kader van de huidige economische situatie is het allernoodzakelijkst deze evolutie op de voet te volgen om onmiddellijk de passende maatregelen te kunnen treffen ten einde de zo broodnodige investeringen niet onmogelijk te maken door administratieve bepalingen, die misschien verantwoord waren in een « boom » periode, maar in de huidige situatie slechts remmend kunnen werken. In deze optiek werd dan ook dringend werk gemaakt van de herziening van het koninklijk besluit van 28 december 1972, dat hopelijk eerstdaags volkomen geregionaliseerd wordt. Verder worden richtlijnen aan de provinciale directeurs uitgewerkt om de afhandeling van uitbreidings- en vestigingsprojecten van kleine en middelgrote ondernemingen te bespoedigen en te versoepelen. Meer bepaald wordt overwogen dergelijke ondernemingen en bedrijven die mede ook een handelsfunctie hebben, zij het in bijkomende orde, ook toe te laten op bepaalde gedeelten van de industrieterreinen. Tevens wordt gedacht aan een merkelijke versoepeling ten overstaan van uitbreidingsprojecten van de bestaande bedrijven die gevestigd zijn in een zone, waarvan de bestemming niet in overeenstemming is met deze van het bedrijf.

Verder kunnen differentiaties in de industriële en ambachtelijke zones gemaakt worden, naargelang de behoeften van het gewest (bv. transportzone te Zeebrugge, in de havenuitbreidingsgebieden, enz.).

Wat betreft de regionale commissies van advies, kunnen de volgende bemerkingsen worden gemaakt. Voor de behandeling van de gewestplannen, kan het inderdaad nuttig zijn dat commissies hun adviezen in bepaalde gevallen toelichten. De voorzitters zullen uitgenodigd worden de regionale commissies te vragen, in de mate van het mogelijke, omstandig gemotiveerde adviezen te verstrekken. De tussenkomst van de regionale commissie van advies bij de uitwerking van de gemeentelijke plannen van aanleg, is gesteund op het laatste lid van artikel 19, luidens hetwelk de taken van de gemeentelijke commissies van advies worden waargenomen door de regionale commissie, zolang deze gemeentelijke commissies niet bestaan. Wel wordt er ernstig aan gedacht werk te maken van de oprichting van de gemeentelijke commissies van advies.

Vraag :

Kan uitleg worden verstrekt omtrent de planschade i.v.m. de gewestplannen ?

Antwoord :

Terzake kan verwezen worden naar de artikelen 178 en volgende van de programmawet. Artikel 178 bepaalt dat de uitvoeringsmodaliteiten inzonderheid wat betreft de vaststelling van de waarde van de goederen en de actualisering, door de Koning worden bepaald. Een uitvoeringsbesluit wordt momenteel voorbereid.

Question :

L'occupation des parcs industriels et des zones artisanales pose un problème important.

Réponse :

Alors que les besoins en matière d'habitat ont pu être plus ou moins évalués pour une période relativement longue, cette évaluation a été très difficile pour les parcs industriels et les zones artisanales. D'autre part, il était impossible de prévoir voici une dizaine d'années certains glissements qui se sont produits dans le secteur de l'industrie et de l'artisanat. Compte tenu de la situation économique actuelle, il est absolument nécessaire de suivre cette évolution de près en vue de prendre immédiatement les mesures adéquates afin que les investissements, dont le besoin est si pressant, ne soient pas rendus impossibles par des dispositions administratives qui se justifiaient peut être dans une période d'expansion mais qui dans la situation actuelle ne peuvent être que des entraves. Dans cette optique, la révision de l'arrêté royal du 28 décembre 1972, qui, il faut l'espérer, sera complètement régionalisé sous peu, a été accéléré. Par ailleurs, des directives destinées aux directeurs provinciaux sont élaborées en vue d'accélérer et d'assouplir l'examen des projets d'extension et d'installation de petites et moyennes entreprises. Il est plus particulièrement question d'autoriser ces entreprises et firmes qui ont également une fonction commerciale, fût-elle secondaire, à s'installer également dans certaines parties des parcs industriels. L'assouplissement considérable des mesures relatives aux projets d'extension des entreprises existantes installées dans une zone dont l'affectation ne correspond pas à l'activité de l'entreprise, est également envisagée.

Par ailleurs, des différentiations dans les zones industrielles et artisanales peuvent être opérées selon les besoins de la région (par exemple zones de transport à Zeebrugge, dans les zones d'extension portuaire, etc.).

Les observations suivantes peuvent être faites au sujet des commissions consultatives régionales. Il peut être utile en effet que, pour l'examen des plans de secteur, les commissions motivent leurs avis dans certains cas. Les présidents seront invités à demander aux commissions régionales de fournir, dans la mesure du possible, des avis motivés d'une manière circonstanciée. L'intervention de la Commission consultative régionale dans l'élaboration des plans communaux d'aménagement se base sur le dernier alinéa de l'article 19, aux termes duquel le rôle attribué aux commissions consultatives communales est exercé par la Commission régionale aussi longtemps que les commissions communales ne sont pas créées. Il est sérieusement envisagé de procéder à l'institution des commissions consultatives communales.

Question :

Pourrait-on fournir des explications en ce qui concerne l'indemnisation des dommages résultant des plans de secteur ?

Réponse :

En cette matière, il faut se référer aux articles 178 et suivants de la loi-programme. L'article 178 prévoit que le Roi détermine les modalités d'exécution, notamment en ce qui concerne la détermination et l'actualisation de la valeur des biens. Un arrêté d'exécution est actuellement en cours de préparation.

In verband met de plandschade inzake de gewestplannen kan gesignaleerd worden dat een aantal vorderingen werden ingesteld tegen de Staat, in toepassing hetzij van artikel 37 van de wet op de stedenbouw, hetzij van artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek.

Uiteraard bevindt de gerechtelijke procedure zich nog in het beginstadium, zodat nog zal dienen te worden uitgemaakt of die gevallen inderdaad al dan niet aanleiding geven tot planschade. In bevestigend geval zal dan het bedrag der schade moeten worden vastgesteld volgens de vigerende bepalingen.

Op de begroting voor de gewestelijke aangelegenheden komt een artikel voor betreffende de schadevergoeding wegens bouw- of verkavelingsverbod, door de Staat verschuldigd op grond van artikel 37 van de wet van 29 maart 1962.

Alhoewel dit artikel reeds voorzien werd voor het jaar 1978, is het weinig waarschijnlijk dat het dit jaar zal dienen te worden aangesproken, omdat de vorderingen nog slechts in hun beginstadium zijn.

Vraag :

Welk is de geldigheidsduur der gewestplannen ?

Antwoord :

Noch in de wet op de stedenbouw, noch in het koninklijk besluit houdende vaststelling van het gewestplan, komt een bepaling voor omtrent de geldigheidsduur van dit laatste. Volgens het tweede lid van artikel 2, § 1, van voornoemde wet blijft het plan geldig totdat het door een ander gewestplan wordt vervangen, na een herziening in toepassing van artikel 43 van de wet.

Alhoewel bij het opstellen van de voorontwerpen het jaar 1980 als streefdatum werd vooropgesteld, zal moeten worden afgewacht hoe de toestand zich zal ontwikkelen vooraleer kan worden bepaald wanneer, voor welke plaatsen en in welke zin het gewestplan gebeurlijk moet worden herzien.

De ervaring met de huidige gewestplannen en de evolutie in de toekomst, zullen moeten uitwijzen in hoeverre de doelstellingen van de gewestplannen verder kunnen nagestreefd worden, meer bepaald in het licht van sommige bestaande en juridische situaties en de gebeurlijke financiële gevolgen, evenals van de gewijzigde en de nu niet te voorzien omstandigheden van het socio-economisch gebeuren.

Vraag :

De aandacht werd gevestigd op het probleem van het operationeel maken van de bij koninklijk besluit goedgekeurde gewestplannen.

Welke zijn de juridische betekenis en de hiërarchie van het structuurplan ?

Antwoord :

Momenteel wordt door het Staatssecretariaat een omzendbrief uitgewerkt waarin de problematiek van het structuurplan wordt uiteengezet. Wegens de vele vragen in dit verband is enige verduidelijking geboden.

In het kader van de grotere gemeenten die ontstonden door de samenvoegingen van 1 januari 1977 wordt meer en meer de behoefte aan een globaal beleid, aan een visie op de ontwikkeling van die gemeenten duidelijk. Het ultieme doel is het welzijn van de bevolking verzekeren en iedereen aan zijn trekken laten komen.

En ce qui concerne les dommages résultant des plans de secteur, il peut être signalé que des actions ont été intentées contre l'Etat, soit sur la base de l'article 37 de la loi sur l'urbanisme, soit sur la base de l'article 1382 du Code civil.

La procédure judiciaire étant à peine entamée, il s'agira d'établir si ces cas peuvent effectivement donner lieu à indemnisation. Dans l'affirmative, le montant des dommages devra être déterminé selon les dispositions en vigueur.

Le budget des Affaires régionales comporte un article relatif à l'indemnisation due par l'Etat en raison d'une interdiction de bâtir ou de lotir, conformément à l'article 37 de la loi du 29 mars 1962.

Bien que cet article ait été prévu pour l'année 1978, il est peu probable qu'il y soit recouru cette année, compte tenu de ce que les procédures n'en sont qu'au stade initial.

Question :

Quelle est la durée de validité des plans de secteur ?

Réponse :

Cette durée n'est déterminée, ni par la loi sur l'urbanisme, ni par l'arrêté royal portant fixation du plan de secteur. Le deuxième alinéa de l'article 2, § 1, de la loi précitée prévoit que les plans demeurent en vigueur jusqu'au moment où d'autres plans leur sont substitués à la suite d'une révision en application de l'article 43 de la loi.

Bien que l'année 1980 ait été fixée comme objectif lors de l'élaboration de l'avant-projet, il conviendra d'attendre l'évolution de la situation pour déterminer à quel moment, sur quels points et de quelle manière il y a éventuellement lieu de revoir le plan de secteur.

L'expérience des plans de secteur actuels ainsi que l'évolution future détermineront dans quelle mesure les objectifs des plans de secteur peuvent encore être poursuivis, notamment au vu de certaines situations juridiques existantes et des répercussions financières éventuelles, ainsi que des fluctuations socio-économiques imprévisibles à l'heure actuelle.

Question :

L'attention est attirée sur le problème qui consiste à rendre opérationnels les plans de secteur approuvés par arrêté royal.

Quels sont l'importance juridique et la hiérarchie du plan de structure ?

Réponse :

Le Secrétariat d'Etat élabore actuellement une circulaire exposant les problèmes relatifs au plan de structure. Les nombreuses questions à cet égard appellent certaines précisions.

Dans le cadre des communes plus étendues nées des fusions du 1^{er} janvier 1977, on ressent de plus en plus la nécessité d'une politique globale, d'une conception d'ensemble du développement de ces communes. Le but final est d'assurer le bien-être de la population et de permettre l'épanouissement de chacun.

Beleid, ontwikkeling en visie zijn allen termen die duiden op een toekomstige activiteit. Besturen is zich bezinnen over de mogelijkheden om het welzijn van de burger te realiseren. Een van de sectoren van het gemeentelijk beleid, die voor een groot deel mede bepalend is voor de realisatie van dat welzijn, is de ruimtelijke ordening.

De structuurplannen zijn een nuttig element van een beleid dat erop gericht is de gunstigere ruimtelijke omstandigheden en mogelijkheden tot stand te brengen, opdat de mensen zich als individuen en als gemeenschap zo optimaal mogelijk zouden kunnen ontwikkelen.

Het is nuttig de verschillende instrumenten voor het gemeentelijk ruimtelijk beleid kritisch te benaderen. Die instrumenten zijn de gewestplannen en de algemene en bijzondere plannen van aanleg.

Het bijzonder plan van aanleg — B. P. A. — (het meest voorkomende plan op gemeentelijk niveau) maakt op een bepaald ogenblik voor het betrokken plangebied een duidelijke keuze.

Hoewel de toekomstige functie van een bepaald gedeelte op het ogenblik van het vaststellen van het plan niet altijd duidelijk uitgesproken is en het gebied in aanmerking zou kunnen komen voor uiteenlopende aanwendingsmogelijkheden en hoewel een keuze op dat ogenblik weinig gemotiveerd of wenselijk is, doet het plan toch uitspraak.

Het plan legt de ordening van een deel van de gemeente vast, terwijl de verschijnselen aan de rand van het plangebied, de gevolgen voor de totale uitbouw van de gemeente en de relatie naar buiten toe (randgemeenten, de regio) in meerdere gevallen problemen kunnen scheppen.

Het is op die manier niet altijd mogelijk een coherent beleid te voeren. Het B. P. A. zou de logische uitvoering moeten zijn van een vooraf opgezet en globaal gemeentelijk beleid.

De snelle evolutie in de maatschappij en de steeds stijgende behoefte aan inspraak bij beleidsbeslissingen, doen een aantal problemen rijzen, waaraan met de klassieke planningmethode, die gebaseerd is op de statistische planning, bezwaarlijk kan worden tegemoet gekomen.

De behoefte aan een aangepaste planningmethode die een dynamische beleidsvoering toelaat doet zich meer en meer gevoelen.

De structuurplanning zou een antwoord kunnen zijn op deze duidelijke behoefte. Evenwel is men nog in het beginstadium en wordt er nog geëxperimenteerd, zodat de invoering van het nieuwe systeem evenveel problemen zou doen rijzen. Dit betekent echter niet dat men dit systeem moet in beraad houden totdat het theoretisch volledig in orde is, want ook dan zal het nog moeten worden getoetst aan de praktijk.

Er wordt thans gezocht naar een gepaste combinatie van beide planningmethoden.

Want, zo de structuurplanning het voordeel heeft een dynamische beleidsvoering mogelijk te maken, dan heeft zij het nadeel dat door de soepelheid de rechtszekerheid van de burger in het gedrang komt. Ongetwijfeld is daar de klassieke statische planning in het voordeel.

Anderzijds kan in de structuurplanning de inspraak ruimer georganiseerd worden. Er kan zorg voor gedragen worden dat de planning een duidelijke weerspiegeling is van de reacties van de bevolking zelf. De bevolking zal dan niet langer de planning ondergaan, maar er een middel inzien om het samenleven op een beperkt grondgebied te organiseren.

De methode van de structuurplanning wordt momenteel grondig bestudeerd door het staatssecretariaat. Er wordt gepoogd een passend administratief kader voor een nuttig beleidsinstrument tot stand te brengen.

Politique, développement et conception sont des termes qui, tous, indiquent une activité future. Administrer consiste à réfléchir aux possibilités de réaliser le bien-être du citoyen. L'un des secteurs de la politique communale qui contribue à déterminer la réalisation de ce bien-être est l'aménagement du territoire.

Les plans de structure constituent un élément utile d'une politique visant à créer, en matière d'aménagement du territoire, les conditions et les possibilités les plus favorables en vue de permettre aux habitants de s'épanouir au maximum aussi bien comme individus qu'en tant que communauté.

Il est utile d'envisager de manière critique les divers instruments de la politique communale en matière d'aménagement du territoire. Ces instruments sont les plans de secteur ainsi que les plans généraux et particuliers d'aménagement.

Le plan particulier d'aménagement (P. P. A.), qui est le plus fréquent au niveau communal, opère à un certain moment un choix clair pour le territoire qui fait l'objet du plan.

Bien qu'au moment de l'élaboration du plan, la fonction future d'une certaine partie de celui-ci ne soit pas toujours clairement énoncée et que la zone pourrait être affectée à des destinations possibles qui seraient divergentes et malgré le fait qu'un choix fait à cet instant est peu motivé ou souhaitable, c'est le plan qui décide.

Le plan fixe l'aménagement d'une partie de la commune, alors que les phénomènes autour de la région et les conséquences pour l'aménagement total de la commune et les relations vers l'extérieur (commune périphérique, la région), peuvent dans plusieurs cas susciter des problèmes.

De cette manière il n'est pas toujours possible de mener une politique cohérente. Le P. P. A. devrait être l'élaboration logique d'une politique communale préétablie et globale.

L'évolution rapide de la société et le besoin sans cesse croissant de participation aux décisions politiques font naître un certain nombre de problèmes que la méthode classique de planification, basée sur la planification statique, peut difficilement rencontrer.

La nécessité d'une méthode de planification adaptée permettant une politique dynamique se fait sentir chaque jour davantage.

La planification structurelle pourrait fournir une réponse à cette nécessité évidente.

On en est toutefois encore au stade initial et expérimental, de sorte que l'introduction du système nouveau ferait naître des problèmes en nombre tout aussi grand. Cela ne signifie toutefois pas que ce système doive être mis en veilleuse jusqu'au moment où il serait théoriquement mis au point, car même dans ce cas il conviendra de la confronter à la pratique.

Une combinaison adéquate des deux méthodes de planification est actuellement recherchée.

Car, si la planification structurelle présente l'avantage de permettre une politique dynamique, elle présente l'inconvénient de mettre en cause, par sa souplesse, la sécurité juridique des citoyens. La planification statique classique est indubitablement plus avantageuse à cet égard.

D'autre part, la participation peut être organisée à une plus vaste échelle dans le cadre d'une planification des structures. Il est possible de veiller à ce que la planification reflète clairement les réactions de la population elle-même. Alors celle-ci ne subira plus la planification, mais au contraire elle y verra un moyen permettant d'organiser la vie en commun sur un territoire réduit.

La méthode à suivre en matière de planification des structures fait actuellement l'objet d'une étude approfondie de la part du secrétariat d'Etat. On s'efforce de mettre sur pied un cadre administratif adéquat dont pourra résulter un instrument de politique utile.

Alhoewel de structuurplanning een methode is die zowel op grotere als op kleinere schaal kan worden toegepast, wordt in de eerste plaats gepoogd een algemeen beleidsinstrument tot stand te brengen ten behoeve van de gemeentelijke overheid.

Het is daarom nuttig de doelstellingen van dit beleid thans te formuleren.

Het bestuur van een « gemeentelijke ruimte » is een dynamische activiteit, die gericht is op de toekomst. De ruimtelijke ordening, als belangrijk facet van het gemeentelijk beleid, zal geënt moeten zijn op de samenleving en op de kenmerken van de aanwezige verscheidenheid en plaats moeten laten voor een reële betrokkenheid van de burger bij de uitbouw van het ruimtelijk beleid. De kwaliteit van deze ruimtelijke ordening zal in sterke mate afhankelijk zijn van het nemen van de juiste beslissing op het juiste moment. Om dit te kunnen realiseren zal een goede planvoorbereiding nodig zijn. Derhalve zal een beleidsinstrument moeten tot stand komen, dat aan de vereisten van een kwalitatieve beleidsvoering kan voldoen.

Dit beleidsinstrument moet op de toekomst gericht zijn, d.w.z. :

- een beleidsvisie in zich dragen m.b.t. de ontwikkeling van de gemeenten in al haar facetten;
- de betrokkenheid garanderen van de burgers, d.w.z. de mensen de kans geven om aan de ontwikkeling van hun gemeente mee te werken;
- dynamisch zijn d.w.z. zich snel kunnen aanpassen aan de veranderde inzichten;
- een integraal karakter hebben d.w.z. dat het te voeren ruimtelijk beleid zal geënt moeten zijn op een samenvattende visie van de mogelijke ontwikkeling van de gehele samenleving op lange termijn (zowel op sociaal en cultureel als op economisch gebied);
- en open karakter hebben d.w.z. de eigenschappen hebben om de motieven van de te nemen beslissingen naar buiten toe kenbaar te maken;

Ook moet een goede informatiestroom het gevoerde beleid roelichten.

De structuurplanning is, gezien de beperktheid van de traditionele bestemmingsplannen, gegroeid uit een reële noodzaak en vooral uit een behoefte aan een totaal-planning.

Verder is het nuttig de opvatting van de structuurplanning als systeem toe te lichten.

Het woord zelf, structuurplanning, laat op zichzelf al duidelijk genoeg uitschijnen dat het hierbij niet alleen zal gaan om het opstellen van een plan. Planning duidt immers op een permanente activiteit, een denkproces, een voortdurend volgen en interpreteren van gebeurtenissen en een vooruitzien.

Structuurplanning is derhalve een doorlopend proces waarbij een visie ontwikkeld wordt tot een coherent beleid door de vragen te beantwoorden over de te volgen ontwikkelingsrichtingen van de gemeente. Door de visievorming wordt de toekomst creatief benaderd door het formuleren van een aantal doelstellingen.

Deze doelstellingen vormen een zeer belangrijk knooppunt in het planningsproces omdat die juist de ruggegraat zijn van het te voeren beleid. In die doelstellingen vindt men terug hoe de ontwikkeling van de gemeente wordt gezien, hoe de relatie zou moeten zijn met andere gemeenten in de regio, hoe de verschillende activiteiten binnen de gemeente (zoals wonen, werken, recreatie, verkeer) ten op-

Quoique la planification des structures soit une méthode qui peut être appliquée aussi bien sur une grande échelle que sur une petite, on s'efforce tout d'abord de créer un instrument politique général destiné aux responsables communaux.

Il est donc utile de formuler actuellement les objectifs de cette politique.

L'administration d'un « territoire communal » est une activité dynamique dirigée vers l'avenir. L'aménagement du territoire, qui constitue un aspect important de la politique communale, devra tenir compte de la vie en commun et de la diversité existante et réserver une place à la participation réelle des citoyens à l'élaboration de la politique d'aménagement du territoire. La qualité de cet aménagement du territoire dépendra en grande partie du fait que la décision exacte soit prise au bon moment. Pour pouvoir atteindre cet objectif, une bonne préparation des plans sera nécessaire. Il faudra donc créer un instrument politique qui pourra satisfaire aux conditions d'une politique qualitative.

Cet instrument politique doit être dirigé vers l'avenir, c'est-à-dire :

- comporter des conceptions politiques concernant le développement de la commune dans tous ses aspects;
- garantir la participation des habitants, c'est-à-dire offrir la possibilité aux habitants de collaborer au développement de leur commune;
- être dynamique, c'est-à-dire pouvoir s'adapter rapidement aux conceptions modifiées;
- avoir un caractère intégral, c'est-à-dire que la politique d'aménagement du territoire devra tenir compte d'une vue d'ensemble de l'évolution que la société pourrait connaître à long terme (aussi bien sur les plans social et culturel que sur le plan économique);
- avoir un caractère ouvert : c'est-à-dire permettre la publication des motivations des décisions à prendre.

La politique menée doit aussi être explicitée par une bonne information.

En raison des limites des plans de destination traditionnels, la planification des structures est la résultante d'une véritable nécessité et plus particulièrement d'un besoin de planification globale.

Il convient, en outre, d'exposer la conception de la planification des structures en tant que système.

Le terme même de planification des structures indique d'emblée qu'il ne s'agira pas uniquement d'établir un plan. La planification implique d'ailleurs une activité permanente, un processus idéal, l'observation et l'interprétation continues de phénomènes et la prévision.

La planification des structures constitue dès lors un processus continu par lequel une conception se mue en une politique cohérente, en répondant aux questions qui se posent sur le plan de l'orientation du développement de la commune. La conception permet une étude créative de l'avenir par la définition d'un certain nombre d'objectifs.

Ces objectifs représentent un élément très important du processus de la planification puisqu'ils constituent l'épine dorsale de la politique à suivre. Ces objectifs expriment la manière dont le développement de la commune est envisagé, quelle devrait être la relation avec les autres communes de la région, quelle devrait être l'évolution respective des diverses activités au sein de la commune (habitat, travail,

zichte van elkaar zouden moeten evolueren. Gezamenlijk scheppen die doelstellingen derhalve het kader waarin het toekomstbeeld van de gemeen­te zich aftekent.

In tegenstelling tot wat in de traditionele planning (A. P. A.-B. P. A.) gangbaar is, wordt bij de structuurplanning niet begonnen met het opmaken van een survey, maar wordt uitgegaan van een algemeen visie nopens de ontwikkeling van de gemeente.

Deze visie zal een voorwaardelijk integraal karakter dragen omdat ze zich niet beperkt tot de ontwikkelingen op ruimtelijk gebied alleen, maar zich ook uitstrekt op het socio-economisch en cultureel gebied.

De visie, m.a.w. de wils- en wensuiting van « wat zou moeten », wordt dan geformuleerd in algemene doelstellingen (richtdoelen). Die visie noemt men het richtplan omdat het aangeeft in welke richting er zal moeten gewerkt worden. Naar analogie worden de doelstellingen op dit niveau de richtdoelen genoemd.

Het is slechts in de tweede fase dat het nodige gericht onderzoek zal worden gedaan. Het heeft inderdaad weinig zin dure en langdurige onderzoeken te verrichten zonder dat men weet waar ze moeten voor dienen.

Het richtplan en in het bijzonder de richtdoelen, zullen bepalen wat moet onderzocht worden; dit onderzoek zal o.m. slaan op de haalbaarheid van wat door het bestuur wordt beoogd.

Aan de hand van de resultaten van dit onderzoek zullen de richtdoelen kunnen verfijnd worden tot zogenaamde objectdoelen.

Uiteindelijk zal elk objectdoel kunnen getoetst worden op de haalbaarheid en kunnen alternatieve mogelijkheden worden voorgelegd die geconcretiseerd zullen worden in zogenaamde structuurschetsen.

Deze structuurschetsen zijn reeds ruimtelijk gebonden en geven elk een bepaalde visie weer nopens de te volgen ontwikkeling. Gezien het keuzeveld dat zij openen, zal het thans voor het bestuur mogelijk zijn een prioriteitschema op te stellen. Tijdens deze fase van het proces wordt dus het structuurplan opgesteld; het is de fase van het onderzoek naar de mogelijkheden.

De volgende stap is gericht op de concrete realisatie.

Binnen het referentiekader van het structuurplan zal het dus mogelijk zijn, in functie van de gewenste acties, over te gaan tot het formuleren van concrete taakstellingen.

Deze taakstellingen zijn in feite op realisatie gerichte doelstellingen. Het plan van actie zal dus de acties richten en begeleiden via een in de taakstellingen opgenomen fasering. Het plan van actie kan dus o.m. een bestemmingsplan zijn.

De visie, die in de eerste fase wordt ontwikkeld, is een centraal punt in de beleidsvoering. De grote keuzen moeten dan bepaald worden door de beleidsverantwoordelijken en slaan op de toekomstige gewenste ontwikkeling. Omdat deze uitspraken verstrekken­de gevolgen zullen hebben voor de ganse gemeenschap, is het wenselijk de voorbereiding van die visie te laten plaatsvinden in ruim overleg met de « basis ». Het is duidelijk dat dit ruim overleg slechts efficiënt en pas dan opbouwend zal zijn, indien het degelijk gestructureerd wordt. Er is dus behoefte aan een gepaste organisatie van de plaatselijke democratie. Dit onderstelt het opstellen van een aantal afspraken en spelregels, waardoor iedereen inzicht krijgt in het verloop van de overleg-procedure en van de besluitvorming.

In het licht van het voorgaande, is het dan ook nodig de samenwerking te organiseren om de burger werkelijk te betrekken bij de voorbereiding van de beslissingen in de

loisirs, circulation). L'ensemble de ces objectifs représente le cadre dans lequel s'esquisse l'avenir de la commune.

Contrairement à la pratique traditionnelle de la planification (P. G. A.-P. P. A.), la planification des structures ne débute pas par l'élaboration d'un plan, mais bien par une conception globale du développement de la commune.

Cette conception aura un caractère intégral conditionnel, car elle ne se limite pas à des développements sur le seul plan de l'aménagement du territoire, mais s'étend aussi aux domaines économique, social et culturel.

La conception, c'est-à-dire l'expression de la volonté et des vœux, est dès lors formulée en termes d'objectifs généraux (buts indicatifs). Cette conception est appelée « plan indicatif », car elle indique dans quelle direction il faudra travailler. Par analogie, les objectifs à ce niveau sont appelés « buts indicatifs ».

Ce n'est qu'au deuxième stade que s'effectuera l'étude d'orientation requise. En effet, il n'est guère opportun de procéder à des études longues et coûteuses sans savoir à quoi elles doivent servir.

Le plan indicatif et, en particulier, les buts indicatifs détermineront ce qui doit être étudié; cette étude portera notamment sur la possibilité de réaliser à quoi vise l'administration.

Les résultats de l'étude permettront de préciser les buts indicatifs, qui deviendront des buts d'objet.

Finalement chaque but d'objet pourra être comparé à la possibilité de réalisation et il sera possible de soumettre des solutions de rechange, concrétisées dans des esquisses, dites « de structure ».

Ces esquisses de structure sont déjà liées à l'aménagement du territoire et reflètent chacune une certaine conception du développement à suivre. Etant donné l'éventail de choix qu'elles ouvrent, il sera possible à l'administration d'établir un schéma de priorités. C'est donc au cours de cette phase du processus qu'est établi le plan de structure : il s'agit de la phase de l'examen des possibilités.

Le stade suivant vise la réalisation concrète.

Dans le cadre de référence du plan de structure il sera donc possible, en fonction des actions souhaitées, de passer à la formulation de tâches concrètes.

Ces tâches sont en fait des objectifs axés sur la réalisation. Le plan d'action orientera et guidera donc les actions selon un calendrier figurant dans les tâches. Le plan d'action peut donc être notamment un plan de destination.

Les conceptions exprimées dans la première phase constituent un point central de la politique à mener. Les options doivent ensuite être définies par les responsables. Elles doivent concerner l'évolution souhaitée dans le futur. Comme ces décisions auront des effets à longue échéance pour l'ensemble de la communauté, il est souhaitable que la préparation des conceptions se déroule dans une large concertation avec la « base ». Il est évident que cette large concertation n'aura d'efficacité que si elle est adéquatement structurée et que ce n'est qu'à cette condition qu'elle sera constructive. L'organisation adéquate de la démocratie locale est donc nécessaire. Cela suppose la conclusion d'un certain nombre d'accords et l'élaboration de règles permettant à chacun de se rendre compte du déroulement de la procédure de concertation et du processus de décision.

Il est dès lors nécessaire d'organiser, à la lumière de ce qui précède, une coopération permettant d'associer réellement le citoyen à la préparation des décisions en matière d'amé-

sfeer van de ruimtelijke ordening. Daarbij moet niet alleen aan de bestuurders en de bestuurden maar ook aan de deskundigen een plaats worden voorbehouden.

De deskundigen hebben als hoofdtaak het begeleiden van het totale structuurplanningsproces en het opzetten van het denkkader, waarbinnen de verschillende etappen van het proces dienen te verlopen. Het « open karakter » van de structuurplanning betekent eveneens dat de visievorming openbaar, wordt gemaakt. Het brengt mee dat men bereid is verantwoording af te leggen voor de genomen beslissingen en de motieven van die beslissingen toe te lichten tegenover de gemeenschap.

Het principe van de structuurplanning is op alle niveaus van de ruimtelijke planning toepasbaar.

Of het nu gaat om de inrichting van een gewest, van een gemeente, van een wijk of van een staat, de behoefte aan een beleidswilsuiting ten aanzien van wat wordt beoogd blijft bestaan.

De visievorming is dus op alle niveaus van de planning van fundamenteel belang. Dit geldt eveneens voor de werkwijze waarbij de wilsuitingen worden onderzocht op hun haalbaarheid, de mogelijke oplossingen naast elkaar worden gelegd en de keuzen worden vastgelegd in functie van de prioriteiten.

Naargelang het niveau waarop wordt gewerkt, zullen de doelstellingen echter meer of minder concreet zijn, zal het onderzoek beperkt of veelomvattend zijn en zal het planningsproces in zijn geheel van kortere of langere duur zijn. Het participatiemodel blijft van fundamenteel belang op alle niveaus.

In de huidige wetgeving werd de structuurplanning niet opgenomen omdat op dat ogenblik nl. in 1962 de ideeën inzake structuurplanning nog niet hun weg hadden gemaakt.

De vraag is echter of het wel nodig is de structuurplanning in de wet op te nemen.

Zij is inderdaad minder een ruimtelijke plan dan wel een denkproces bij de voorbereiding van concrete ruimtelijke plannen.

Bij de gemeentebesturen moet er worden op aangedrongen dat aan deze nieuwe benaderingswijze van het beleid inzake ruimtelijke ordening ook de hunne zou zijn.

Nochtans mag die aanpak van de ruimtelijke ordening op gemeentelijk vlak geenszins een stilstand betekenen in de realisaties. Er dient in het eerste stadium immers onmiddellijk nagegaan te worden welke acties kunnen begonnen of voortgezet worden.

Vraag :

Structuurplanning mag geen aanleiding geven tot het maken van grote studies.

Antwoord :

Het ligt niet in de bedoeling dat de structuurplanning een stroef werkingsproces zou worden. Het moet aanleiding geven tot acties die de goedkeuring wegdragen van de georganiseerde en de niet-georganiseerde bevolking. Dergelijke organisatie moet echter uitgewerkt worden door de gemeente zelf. Het zal de taak van de gemeenteverheid zijn de spelregels inzake de inspraakmogelijkheden zodanig op te stellen, dat iedereen inzicht kan krijgen in het verloop van de overlegprocedure en de besluitvorming.

nagement du territoire. Dans celle-ci il faut donner leur place, non seulement aux dirigeants et aux administrés, mais encore aux experts.

Ceux-ci ont pour mission essentielle de fournir l'encadrement du processus global de planification des structures et de mettre en place le cadre théorique dans lequel les différentes étapes du processus doivent se situer. Le caractère ouvert de la planification des structures implique également que les conceptions soient rendues publiques. Il en résulte que l'on est disposé à apporter la justification des décisions prises et à expliquer les motifs de celles-ci à la collectivité.

Le principe de la planification des structures est applicable à tous les niveaux de la planification du territoire.

Qu'il s'agisse de l'organisation d'une région, d'une commune, d'un quartier ou d'un Etat, la nécessité d'une volonté politique par rapport à l'objectif visé subsiste.

La conception est donc d'une importance capitale à tous les niveaux de la planification. Ceci vaut également pour la méthode suivant laquelle les intentions sont examinées quant à leurs possibilités de réalisation pour la juxtaposition des solutions possibles et la détermination des options en fonction des priorités.

Selon le niveau auquel on travaille, les objectifs seront toutefois plus ou moins concrets, l'examen sera limité ou bien plus vaste et le processus de planification dans son ensemble sera d'une durée plus ou moins longue. Le modèle de participation reste d'une importance capitale à tous les niveaux.

La planification structurelle n'était pas reprise dans la législation actuelle parce qu'à cette époque (1962) les idées en matière de planification structurelle n'avaient pas encore fait leur chemin.

La question se pose cependant s'il est vraiment nécessaire de reprendre la planification structurelle dans la loi.

Elle constitue, en effet, bien moins un plan d'aménagement qu'un processus de réflexion dans la préparation des plans d'aménagement concrets.

Il convient d'insister auprès des administrations communales afin que cette façon d'aborder la politique en matière d'aménagement du territoire soit aussi la leur.

Cette conception de l'aménagement du territoire sur le plan communal ne peut en aucun cas entraîner l'arrêt des réalisations. Il convient, en effet, au cours de la première phase, d'examiner immédiatement quelles sont les actions pouvant être entamées ou poursuivies.

Question :

La planification des structures ne doit pas donner lieu à de vastes études.

Réponse :

Il n'est nullement question de faire de la planification des structures un processus de travail rébarbatif. Elle doit susciter des actions bénéficiant de l'approbation de la population organisée ou non. Cette organisation doit toutefois être le fait de la commune même. Il appartiendra aux autorités communales d'établir les règles de la participation de telle sorte que chacun puisse suivre le déroulement de la procédure de concertation et de décision.

De gemeentelijke structuurplanning zal zich dienen in te schrijven in het huidige streven naar herwaardering van het bestaande patrimonium en inzake stads- en dorpsherwaardering.

Wat de gebeurlijke subsidiëring betreft, wordt momenteel niet gedacht aan een systematische subsidiëring van de structuurplannen van de gemeenten.

Wel kan er aan gedacht worden in het kader van de dorps- en stadsherwaardering een subsidie voor de opmaak van structuurplannen « post factum » te verlenen aan gemeenten die deze structuurplannen wel degelijk gebruikt hebben als basis voor een actie inzake stads- en dorpsherwaardering. Het moet dus wel degelijk gaan om projecten die uitgevoerd worden. Het gaat er dus geenszins om dat de gemeenten lijvige studies opstellen en zeer kostelijke plannen laten maken, die geen uitvoering zouden kennen.

Er zij opgemerkt dat, indien de gemeenten zelfs niet de kosten kunnen dragen voor het opstellen van plannen, zij nog veel minder beschikken over de middelen om deze plannen uit te voeren en dat de kans groot is dat het dan inderdaad blijft bij « plannenmakerij ».

Vraag :

Kan het probleem van de stads- en dorpsherwaardering geregeld worden door een in uitvoering van artikel 17 opgesteld bijzonder plan van aanleg ?

Antwoord :

Zoals de wet bepaalt, gaat het hier over bijzondere plannen van aanleg van industriegebieden en wijken bestemd voor de gegroepeerde bouw van volkswoningen of kleine landeigendommen.

Dat bijzonder plan van aanleg moet aangeven :

- de grenzen van het gebied;
- de bestaande toestand.

Onder dit laatste verstaat men de grafische voorstelling van de staat van het betrokken gebied op het tijdstip dat het plan opgemaakt wordt.

Aangezien de binnenstad moet worden beschouwd als een zone met gemengde bestemming, dient de in elke zone een onderscheid te worden gemaakt tussen hoofdbestemming en de nevenbestemming. Het is onmogelijk de binnenstedelijke oppervlakte te beschouwen als een verzameling van zones met eenzijdige bestemming. Het is immers de multifunctionele inhoud van elke hoofdbestemming die zal de revalorisatie van de binnenstad waarborgen.

Vandaar dat een bijzonder plan van aanleg (art. 17) niet zomaar kan worden opgesteld voor een binnenstad of dorpskern.

Teneinde de gronden snel een juridisch statuut te kunnen geven, zou naar een formule kunnen gezocht worden B. P. A. « type art. 17 », maar dan alleen om de betrokken zone te onteigenen of tijdelijk te bevroeden, om aldus de stedenbouwkundig ongewenset acties tijdelijk te kunnen neutraliseren. Het is duidelijk dat, voor de aanleg of de herstructurering van deze zone zelf, een betrekkelijk gedetailleerd ordeningsplan nodig is, dat dus heel iets anders is dan een « B. P. A. type 17 ». Indien men opteert voor deze formule zal artikel 17 van de wet van 29 maart 1962 moeten worden gewijzigd.

La planification communale des structures s'inscrira dans le courant actuel de revalorisation du patrimoine, ainsi que de la revalorisation urbaine et rurale.

En ce qui concerne le subventionnement, il n'est pas envisagé pour l'instant de subventionner systématiquement les plans de structures des communes.

Dans le cadre de la revalorisation urbaine et rurale, un subside « post factum » peut toutefois être envisagé pour l'élaboration de plans de structures; il serait alloué aux communes qui ont utilisé ces plans de structure comme base d'une action de revalorisation urbaine et rurale. Il doit donc bien s'agir de projets mis en œuvre. Il ne peut être question que les communes élaborent de volumineuses études et des plans coûteux qui ne seraient pas mis à exécution.

Il convient d'observer que, si les communes ne peuvent supporter les frais d'établissement de plans, elles seront d'autant moins capables d'en financer l'exécution. Le stade de la planification risque dès lors fort de n'être jamais dépassé.

Question :

Le problème de la revalorisation urbaine et rurale peut-il être résolu par un plan particulier d'aménagement établi en exécution de l'article 17 ?

Réponse :

Ainsi que le précise la loi, il s'agit en l'occurrence de plan particuliers d'aménagement de zones industrielles et de quartiers réservés à la construction groupée d'habitations sociales ou de petites propriétés terriennes.

Ce plan particulier d'aménagement doit indiquer :

- les limites de la zone;
- la situation existante.

Il s'agit en l'occurrence de la représentation graphique de la situation de la zone intéressée au moment de l'élaboration du plan.

Puisque le centre urbain doit être considéré comme une zone à destination mixte, il convient d'établir pour chaque zone une distinction entre la destination principale et la destination accessoire. Il est impossible de considérer le centre urbain comme un agglomérat de zones à destination unique. En effet, c'est la pluralité des fonctions de chaque destination principale qui assurera la revalorisation du centre urbain.

Il n'est dès lors pas si simple d'établir un plan particulier d'aménagement (art. 17) pour un centre urbain ou rural.

Afin de doter rapidement les terrains d'un statut juridique, il pourrait être recherché une formule de P. P. A. « type art. 17 » destinée uniquement à exproprier ou à immuniser temporairement la zone intéressée afin de neutraliser provisoirement toute action inadéquate du point de vue de l'urbanisme. Il va de soi que l'aménagement ou la restructuration de cette zone nécessitent un plan d'ordonnement assez détaillé, bien différent d'un « P. P. A. type 17 ». Si l'on adopte cette formule, il conviendra de modifier l'article 17 de la loi du 29 mars 1962.

Het Staatssecretariaat is momenteel bezig met het opstellen van een organiek koninklijk besluit in verband met de tegemoetkoming van het Rijk inzake toelagen aan de gemeenten voor de uitvoering van stads- en dorpsherwaarderingsoperaties.

De financiële tussenkomsten van het Rijk zouden geschieden onder de vorm van rentetoelagen of van subsidies en dit zowel voor de verwerving van gebouwen en onbebouwde percelen als voor de rehabilitatie, de sloping en de wederopbouw.

Uiteraard zijn het vooral de gemeenten zelf die een inspanning moeten doen, maar er kan wel overwogen worden het privé-initiatief bij de actie te betrekken. Zo kan er aan gedacht worden particulieren te laten genieten van een rehabilitatiepremie, op voorwaarde dat de werken volledig uitgevoerd worden in het herwaarderingsgebied en in de gemeentelijke plannen passen.

De herwaardering dient echter niet gezien te worden in het herstellen van de middeleeuwse structuren en geledingen, maar wel in het opnieuw bewoonbaar maken van de omgeving. Er wordt daar meer gedacht aan een « zachte » dan aan een « harde » restauratie.

Vraag :

Er moet gezorgd worden voor een inventaris van de bouwgronden en voor het bijhouden ervan.

Antwoord :

Nu reeds is bepaald dat de inventaris jaarlijks moet bijgehouden worden. Terzake is men nog in het beginstadium

De desbetreffende omzendbrief is een herwerking van een vroegere, waarop vóór de fusie slechts 72 gemeenten hebben gereageerd. Men hoopt met deze nieuwe versie betere resultaten te bekomen. Bovendien kan deze omzendbrief een aanloop zijn tot een verder gedetailleerde boekhouding van de bouwgronden, die door het wetsvoorstel van de heer Lagae in het vooruitzicht wordt gesteld.

Het voordeel van deze inventaris is ontegensprekelijk de doorzichtigheid van het bouwgrondpatrimonium.

Problemen zullen zeker nog rijzen na de totstandkoming van deze inventaris. Niettemin kan daar een passende oplossing aangegeven worden door een voortdurende bijwerking van deze inventaris door de gemeenten.

Vraag :

Waarom bepaalt de omzendbrief aangaande de inventaris van de bouwgronden geen sanctie voor het niet opmaken van deze inventaris ?

Antwoord :

Deze laatste is geen eindpunt. Zij kan een zeer nuttig instrument zijn om een inzicht te krijgen in het patrimonium aan bouwrijpe gronden, wat noodzakelijk is voor een degelijk grondbeleid.

De prijs wordt nu niet meer vermeld, omdat geen controle kan worden uitgeoefend op de getrouwe weergave van de bouwgrondprijzen.

Le Secrétariat d'Etat élabore actuellement un arrêté royal organique concernant l'intervention de l'Etat en ce qui concerne les subventions aux communes pour l'exécution d'opérations de rénovation urbaine et rurale.

L'intervention de l'Etat prendrait la forme de subventions d'intérêt ou de subsides et ce tant pour l'acquisition de bâtiments et de parcelles non bâties que pour la rénovation, la démolition et la reconstruction.

Il est évident que ce sont surtout les communes elles-mêmes qui doivent faire un effort, mais il est néanmoins permis d'envisager d'associer l'initiative privée à cette action. Ainsi, il est possible de songer à octroyer à des particuliers une prime de revalorisation, à condition que les travaux soient complètement exécutés dans la zone de revalorisation et qu'ils s'intègrent dans les plans communaux.

La revalorisation ne doit cependant pas être considérée comme le rétablissement des structures et de l'organisation moyenâgeuses, mais comme la restauration de l'habitabilité du voisinage. Il s'agit donc plutôt d'une restauration « douce », et non « dure ».

Question :

Un inventaire des terrains à bâtir doit être établi et mis à jour.

Réponse :

Il est d'ores et déjà prévu que l'inventaire devra être mis à jour chaque année. Dans ce domaine, on en est encore au stade initial.

La circulaire ad hoc est une refonte d'une circulaire précédente, à laquelle 72 communes (d'avant les fusions) seulement avaient réagi. De meilleurs résultats sont attendus de la nouvelle version. Par ailleurs, cette circulaire peut constituer le point de départ d'une comptabilité plus détaillée des terrains à bâtir, prévue par la proposition de loi de M. Lagae.

L'avantage de cet inventaire réside incontestablement dans la connaissance du patrimoine en matière de terrains à bâtir.

Des problèmes subsisteront certainement après la réalisation de l'inventaire. Une solution adéquate peut néanmoins y être donnée grâce à une mise à jour permanente de l'inventaire par les communes.

Question :

Pourquoi la circulaire relative à l'initiative de terrains à bâtir ne prévoit-elle pas de sanctions en cas de non-élaboration de cet inventaire ?

Réponse :

Cet inventaire ne constitue pas un aboutissement. Il peut être un instrument très utile en vue de connaître le patrimoine en terrains viabilisés, condition indispensable d'une politique foncière adéquate.

Le prix n'est plus indiqué parce qu'aucun contrôle ne peut être exercé sur l'exactitude du prix du terrain à bâtir.

Het ontvriezen van onbebouwde percelen is echter een probleem dat deze omzendbrief niet zal oplossen. Daarvoor is het nodig de wetgeving inzake grondgebied uit te werken.

Vraag :

Meer uitleg wordt gevraagd over het probleem van de onteigeningsvergoeding en, meer bepaald, over de bepalingen van artikel 31 van de wet op de stedenbouw.

Antwoord :

Deze bepalingen houden in dat, bij het vaststellen van de waarde der onteigende goederen, geen rekening mag worden gehouden met de waardevermeerderingen (of -verminderingen) die voortvloeien uit de voorschriften van de aanlegplannen.

Een interpretatieve wet of een uitvoeringsbesluit zou deze bepalingen kunnen preciseren zodat geen uiteenlopende interpretaties mogelijk zijn. Ook zouden bepalingen kunnen worden uitgevaardigd die de onteigeningswaarde der goederen nader omschrijven. In dit verband kan verwezen worden naar de artikelen 178 en volgende alsmede naar artikel 33 van de programmawet. Er kan ook gedacht worden aan een indexeringssysteem of herwaarderingscoëfficiënten ingaande op het ogenblik van de goedkeuringsprocedure.

Vraag :

Het probleem van de aansnijding van woonuitbreidingsgebieden wordt ter sprake gesteld.

Antwoord :

Voor elk gewest zou moeten worden nagegaan wat de concrete reële behoeften zijn vooraleer bepaalde woonuitbreidingsgebieden aan te snijden.

Gebeurlijk zouden de bestaande richtlijnen i.v.m. de aansnijding van woonuitbreidingsgebieden kunnen uitgebreid worden tot de andere gewestplannen.

Vraag :

Bij de bespreking van de moeilijkheden waarmee de kleine en middelgrote ondernemingen (K. M. O.) te kampen hebben i.v.m. de ambachtelijke zones en de industrieterreinen in de gewestplannen, wordt gewezen het probleem van de uitbatingsvergunning.

Antwoord :

Een onderscheid dient te worden gemaakt tussen de uitbatingsvergunning (voor de vergunningsplichtige inrichtingen) en de werkelijke hinder uit stedenbouwkundig of planologisch oogpunt. Rekening houdend met de huidige economische situatie is het aangewezen de investeringen in de K. M. O. en de industriële vestigingen te bevorderen. Dit noopt tot een herziening van artikel 22 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 in tweeërlei opzicht : vooreerst dient dit koninklijk besluit geregionaliseerd te worden, vervolgens is er de eigenlijke herziening zelf. Eerstdaars zal een voorstel van wijziging aan de goedkeuringsprocedure worden onderworpen.

Le déblocage des parcelles non bâties constitue cependant un problème que cette circulaire ne résoudra pas. Dans ce but, il est nécessaire d'élaborer la législation relative à la politique foncière.

Question :

De plus amples précisions sont demandées au sujet du problème des indemnités d'expropriation, plus particulièrement au sujet des dispositions de l'article 31 de la loi sur l'urbanisme.

Réponse :

Ces dispositions prévoient que, pour la fixation de la valeur des biens expropriés, il ne peut être tenu compte de la plus-value (ou moins-value) qui résulte des prescriptions des plans d'aménagement.

Une loi interprétative ou un arrêté d'exécution pourrait préciser ces dispositions de manière à rendre impossible ces divergences d'interprétation. Des dispositions définissant davantage la valeur d'expropriation des biens pourraient également être élaborées. A cet égard il est permis de se référer aux articles 178 et suivants ainsi qu'à l'article 33 de la loi-programme. On pourrait encore envisager un système d'indexation ou des coefficients de revalorisation dont l'application prendrait cours au moment de la procédure d'approbation.

Question :

Le problème du lotissement des zones d'extension de l'habitat est évoqué.

Réponse :

Il importe d'examiner pour chaque région quels sont les besoins réels concrets avant d'entamer certaines zones d'extension de l'habitat.

Les directives relatives au lotissement des zones d'extension de l'habitat pourraient éventuellement être élargies aux autres plans de secteur.

Question :

Lors de la discussion des difficultés auxquelles les petites et moyennes entreprises (P. M. E.) se heurtent en ce qui concerne les zones d'artisanat et les terrains industriels dans les plans de secteur, l'attention est attirée sur le problème du permis d'exploitation.

Réponse :

Il faut faire une distinction entre le permis d'exploitation (pour les établissements qui y sont tenus) et l'obstacle réel du point de vue de l'urbanisme ou de l'aménagement du territoire. Compte tenu de la situation économique actuelle, il s'indique de favoriser les investissements dans les P. M. E. et les installations d'industries. Ceci postule une double révision de l'article 22 de l'arrêté royal du 28 décembre 1972 : tout d'abord, il faudra régionaliser cet arrêté royal et, ensuite, revoir l'article en soi. Un projet de modification fera prochainement l'objet de la procédure d'approbation.

D

RUIMTELIJKE ORDENING EN GESUBSIDIEERDE WERKEN IN WALLONIE

I. — UITEENZETTING VAN DE STAATSSECRETARIS VOOR STREEKECONOMIE, TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER VAN WAALSE AANGELEGENHEDEN

1. Ruimtelijke ordening in Wallonië

1) Ruimteplanning

a) Hoewel de gewestplannen niet de enige oplossing zijn vormen ze toch een van de voornaamste bestanddelen van de ruimteplanning in de komende jaren.

Bijgevolg moet nu alles in het werk worden gesteld om het onderzoek en de goedkeuring ervan te bespoedigen, ten einde zo mogelijk tegen eind 1979 of begin 1980 met de laatste gewestplannen klaar te komen.

Op 31 december 1977 bevonden de plannen zich in het volgende stadium :

- één plan was goedgekeurd;
- twintig gewestplannen werden aan het openbaar onderzoek onderworpen;
- voor elf plannen brachten de provinciale commissies een advies uit;
- voor drie plannen werd advies uitgebracht door de Waalse gewestelijke commissie voor ruimtelijke ordening;
- twee plannen worden in het tweede kwartaal van 1978 aan het openbaar onderzoek onderworpen (zie daarover de onderstaande tabel).

Hoewel het gewestplan ontegensprekelijk een nuttig instrument voor de ruimtelijke ordening is, toch moet worden vermeden dat het de initiatieven in het algemeen kan lamleggen.

De « Economie Régionale Wallonne » zal zich derhalve inspannen om met spoed een procedure voor aanpassing aan de sociale, economische, politieke en administratieve evolutie vast te leggen.

b) De « Economie Régionale Wallonne » wil tevens aan de ruimteplanning een zeker dynamisme verlenen. Het is niet nodig daarvoor uitsluitend naar het gewestplan als zodanig terug te grijpen.

Het gewestelijk plan van aanleg dat thans aan de G. O. M. is toevertrouwd, zou voor de omzetting van het economische en sociale plan naar het ruimtelijk plan moeten instaan.

Het is duidelijk dat de streekplannen op dat gewestplan moeten afgestemd zijn. De bestemmingen in de streekplannen geven immers niet de bedoelingen of de oogmerken weer maar gewoon de bestaande toestanden met afbakening van de zones waar mag gebouwd worden.

c) Uitvoering van de ruimteplanning.

Passende maatregelen zullen worden onderzocht ten einde bij voorrang de gebieden welke opgenomen werden in de definitief goedgekeurde plannen van aanleg bij voorrang te verwezenlijken.

D

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET TRAVAUX SUBSIDIES EN WALLONIE

I. — EXPOSE DU SECRETAIRE D'ETAT A L'ECONOMIE REGIONALE, ADJOINT AU MINISTRE DES AFFAIRES WALLONNES

1. Aménagement du territoire en Wallonie

1) Planification territoriale

a) Les plans de secteurs, sans être un instrument universel, constitueront un des principaux éléments de la planification territoriale au cours des années à venir.

Il convient donc de mettre dès à présent tout en œuvre pour accélérer le travail d'examen et d'approbation afin d'en terminer avec les derniers plans, si possible vers la fin de 1979 ou au début de 1980.

La situation de la mise au point des plans au 31 décembre 1977 était la suivante :

- un plan a été approuvé;
- vingt plans ont été soumis à l'enquête publique;
- pour onze plans, l'avis a été émis par les commissions provinciales;
- pour trois l'avis a été émis par la commission régionale wallonne d'aménagement du territoire;
- deux plans seront soumis à l'enquête publique dans le second trimestre de 1978 (voir à ce sujet le tableau à la page suivante).

Si le plan de secteur constitue incontestablement un instrument valable de planification territoriale, il faut cependant éviter qu'il devienne source de paralysie des initiatives en général.

L'économie régionale wallonne s'emploiera donc à définir rapidement un processus d'ajustement à l'évolution sociale, économique, politique et administrative.

b) L'économie régionale wallonne est également soucieuse de donner à la planification territoriale une certaine dynamique. Il n'est pas nécessaire, pour autant, de recourir uniquement au plan de secteur.

Le plan régional d'aménagement actuellement confié à la S. D. R. devrait assurer la transposition territoriale du plan économique et social.

Il est clair que les plans de secteur doivent s'aligner sur ce plan régional. Les affectations figurant dans les plans de secteur ne traduisent, en effet, pas des intentions de réalisation ou des objectifs, mais simplement des situations existantes, tout en délimitant les zones de « non-interdiction » de bâtir.

c) Mise en œuvre de la planification territoriale.

Des mesures appropriées seront étudiées afin d'encourager la mise en œuvre prioritaire des zones retenues dans les plans d'aménagement arrêtés définitivement.

Stand van de ontwerp-gewestplannen per 31 december 1977

Situation des projets de plans de secteur au 31 décembre 1977

Gewesten — Secteurs	Ministerieel besluit — Arrêté ministériel	<i>Belgisch Staatsblad</i> — <i>Moniteur belge</i>	Openbaar onderzoek — Enquête publique		Behandeling door de commissie van advies (begin) — Examen en commission d'avis (début)	Behandeling door het C. C. R. O. (begin) — Examen en C. R. A. T. (début)	Vorgelegd aan het Ministerieel Comité voor de Waalse Aan- gelegenheden — Soumis au Comité ministériel des Affaires wallonnes	Koninklijk besluit — Arrêté royal	<i>Belgisch Staatsblad</i> — <i>Moniteur belge</i>
			Begin — Début	Einde — Fin					
27. Nijvel. — Nivelles	14. 7.1976	12. 8.1976	17. 1.1977	16. 4.1977	Maart 1978 / Mars 1978	Januari 1979 / Janvier 1979	1 ^{ste} semester 1979 / 1 ^{er} semestre 1979	—	—
28. Waver-Jodoigne-Perwez. — Wavre-Jodoigne-Perwez ...	16. 7.1974	1. 8.1974	1. 9.1975	29.11.1975	Afgehandeld / Terminé	Eind januari 1978 / Fin janvier 1978	April 1978/ Avril 1978	—	—
29. Moeskroen-Komen. — Mous- cron-Comines	16. 7.1974	1. 8.1974	1. 9.1975	29.11.1975	Afgehandeld / Terminé	Afgehandeld / Terminé	Februari 1978 / Février 1978	—	—
30. Doornik-Leuze-Peruwelz. — Tournai-Leuze-Peruwelz ...	7. 1.1976	3. 4.1976	15. 4.1976	13. 7.1976	Maart 1978 / Mars 1978	Oktober 1978 / Octobre 1978	Januari 1979 / Janvier 1979	—	—
31. Aat-Lessen-Edingen. — Ath- Lessines-Enghien	15. 4.1977	10. 5.1977	6. 3.1978	—	—	—	—	—	—
32. Bergen-Borinage. — Mons- Borinage	15.10.1976	23.11.1976	1. 3.1977	29. 5.1977	September 1978 / Septembre 1978	Begin 1979 / Début 1979	1 ^{ste} semester 1979 / 1 ^{er} semestre 1979	—	—
33. La Louvière-Zinnik. — La Louvière-Soignies	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34. Charleroi	16. 7.1974	1. 8.1974	1. 9.1975	29.11.1975	Afgehandeld / Terminé	Bezig / En cours	Mei 1978 / Mai 1978	—	—
35. Thuin-Chimay	16. 7.1974	1. 8.1974	2. 1.1976	31. 3.1976	Afgehandeld / Terminé	Juli 1978 / Juillet 1978	Oktober 1978 / Octobre 1978	—	—
36. Namen. — Namur	8. 3.1976	3. 4.1976	15. 4.1976	13. 7.1976	Mei 1978 / Mai 1978	November 1978 / Novembre 1978	Eind december 1978 / Fin décembre 1978	—	—

37. Philippeville-Couvin	18. 7.1975	3. 9.1975	1.12.1975	28. 2.1976	Afgehandeld / Terminé	Mei 1978 / Mai 1978	September 1978 / Septembre 1978	—	—
38. Dinant-Ciney-Rochefort ...	30. 9.1974	19.10.1974	1. 9.1975	29.11.1975	Afgehandeld / Terminé	Afgehandeld / Terminé	Begin november 1977 / Début novembre 1977	—	—
39. Beauraing-Gedinne	18. 7.1975	3. 9.1975	1.12.1975	28. 2.1976	Afgehandeld / Terminé	Juni 1978 / Juin 1978	Oktober 1978 / Octobre 1978	—	—
40. Hoei-Borgworm. — Huy-Wa- remme	11. 7.1975	13. 9.1975	2. 1.1976	31. 3.1975	December 1977 / Décembre 1977	Juni 1978 / Juin 1978	Oktober 1978 / Octobre 1978	—	—
41. Luik. — Liège	10.12.1976	4. 1.1977	1. 3.1977	29. 5.1977	September 1978 / Septembre 1978	Begin 1979 / Début 1979	1 ^{ste} semester 1979 / 1 ^{er} semestre 1979	—	—
42. Verviers-Eupen	30. 9.1974	19.10.1974	15.11.1975	12. 2.1976	Afgehandeld / Terminé	Komt klaar eind januari 1978 / Sera terminé fin janvier 1978	Eind februari 1978 / Fin février 1978	—	—
43. Stavelot	30. 9.1974	19.10.1974	1. 9.1975	29.11.1975	Afgehandeld / Terminé	Afgehandeld / Terminé	Afgehandeld / Terminé	22.9.1977	22.9.1977
44. Malmédy-Saint-Vith	11. 7.1975	13. 9.1975	1.12.1975	28. 2.1976	Afgehandeld / Terminé	April 1978 / Avril 1978	Juni 1978 / Juin 1978	—	—
44bis. Hoge Venen-Eifel. — Hau- res-Fagnes-Eifel	11. 7.1975	13. 9.1975	1.12.1975	28. 2.1976	Afgehandeld / Terminé	Maart 1978 / Mars 1978	Mei 1978 / Mai 1978	—	—
45. Marche-en-Famenne - La Ro- che	1.12.1976	28.12.1976	4. 4.1977	2. 7.1977	—	—	—	—	—
46. Bastenaken. — Bastogne ...	11. 7.1975	13. 9.1975	1.12.1975	28. 2.1976	—	—	—	—	—
		Nieuw openbaar onder- zoek. — Nouvelle enquête publique	15. 3.1976	12. 6.1976	—	—	—	—	—
47. Bertrix-Libramont-Neufchâ- teau	15.10.1976	23.11.1976	14. 2.1977	14. 5.1977	September 1978 / Septembre 1978	Begin 1979 / Début 1979	2 ^{de} semester 1979 / 2 ^e semestre 1979	—	—
48. Zuid-Luxemburg. — Sud- Luxembourg	16. 7.1974	1. 8.1974	1. 9.1975	29.11.1975	Afgehandeld / Terminé	Afgehandeld / Terminé	Februari 1978 / Février 1978	—	—
		Nieuw openbaar onder- zoek. — Nouvelle enquête publique	15. 3.1976	12. 6.1976					

2) *Grondbeleid*

A) Als basisidee van het grondbeleid geldt de controle op en de regularisatie van de grondtransacties, om ontmoedigende stijgingen van de grondprijzen, resp. het bevriezen van gronden voor speculatieve doeleinden te voorkomen; een en ander is nefast voor het bedrijfsleven.

Dit is vooral het geval in tijden van inflatie wanneer de grond een veilige belegging is. Het verschijnsel wordt dan een bijkomende oorzaak van verstoring van het economisch evenwicht.

De gewestplannen, die het grondgebied indelen in sectoren, beperken de grondoppervlakte die beschikbaar is voor bepaalde activiteiten, zoals de huisvesting, wat ook tot inflatoire spanningen inzake grondbeleid kan leiden.

Er moeten dus bepaalde maatregelen in uitzicht worden gesteld om altijd voldoende grond in voorraad te hebben. Daarom dienen :

a) efficiënte juridische middelen te worden uitgedacht (o.m. recht van voorkoop door de overheid bij de verkoop van grote oppervlakten);

b) progressieve acties te worden gevoerd om noodlottige neveneffecten te vermijden.

Zo kan bv. een gewestelijk fonds voor de regeling van het grondbeleid worden opgericht, dat belast is met :

— de aankoop door de overheid van gronden bestemd voor het bouwen van woningen (voorkomen van onteigeningen te elfder ure, die ekstrakosten met zich brengen en de prijzen van de gronden de hoogte injagen tegen een tempo dat gelijke tred houdt met de onteigeningen);

— de toekenning van premies of rentetoelagen om de gewestelijke en plaatselijke overheden en instellingen aan te moedigen actief aanwezig te zijn bij onderhandse verkopen.

B) Het departement van Waalse Streekeconomie zal dag aan dag stelselmatig de definitieve vervreemding van openbare eigendommen blijven bekampen. Uit onderzoeken is immers gebleken hoe belangrijk het onroerend openbaar bezit is waarvan geregeld een gedeelte verkwaanseld wordt, terwijl de onteigeningen geschieden tegen zeer hoge prijzen.

3) *Stadskernvernieuwing*

De doelstellingen van de stadskernvernieuwing werden geconcretiseerd door het koninklijk besluit van 8 februari 1977, dat eventueel zal worden gewijzigd wanneer de concrete resultaten daarvan bekend zijn.

De voor de stadskernvernieuwing uitgetrokken bedragen (1 700 000 000 F) werden slechts voor ongeveer 50 % vastgelegd en daarvan werd minder dan 5 % uitgekeerd (minder dan 50 miljoen).

De desbetreffende werken zijn sedert verscheidene jaren aan de gang en verlopen erg traag, wat a priori onverklaarbaar is gelet op het verval van de Waalse stadscentra. Met de voor 1978 in uitzicht gestelde vernieuwingsoperaties is een bedrag van 665 miljoen gemoed.

Om de zaken te bespoedigen werd een overeenkomst gesloten tussen Ruimtelijke Ordening en Waalse Sociale Zaken : een en ander moet voorkomen dat de procedures

2) *Politique foncière*

A) L'idée de base de la politique foncière est qu'il faut contrôler et régulariser les transactions en matière de terrains afin d'éviter les hausses décourageantes ou la spéculation stérile, toutes deux néfastes pour la vie économique.

Ceci vaut surtout en période d'inflation, quand le sol est choisi comme valeur refuge. Ce phénomène devient alors une cause supplémentaire du déséquilibre de l'économie.

Les plans de secteur, en sériant le territoire, limitent la masse foncière disponible pour certaines formes d'activité comme l'habitat et risquent de susciter des tensions inflationnistes dans le domaine foncier.

Des mesures seront donc prises afin qu'une masse foncière suffisante soit disponible. Ceci postule :

a) que soient créés des instruments juridiques efficaces, tels que le droit de préemption des pouvoirs publics sur les ventes de grandes superficies;

b) que soient mis en place des moyens d'action progressifs, pour ne pas engendrer des effets indirects désastreux.

C'est ainsi que peut être créé un fonds régional de régulation foncière en vue de :

— l'acquisition par les pouvoirs publics des terrains destinés à leur politique d'implantation immobilière, pour éviter les expropriations de dernière minute engendrant des surcroûts de coût et l'escalade des prix fonciers suivant le rythme d'expropriation;

— l'octroi de primes ou bonifications d'intérêts, pour encourager les organismes régionaux et locaux à se porter acquéreurs lors de ventes de gré à gré.

B) Dans son action quotidienne, l'Economie régionale wallonne poursuivra systématiquement le blocage de l'aliénation définitive des propriétés publiques. Des études ont en effet révélé l'importance du patrimoine public, dont une partie est encore régulièrement galvaudée, alors que les expropriations se font à des prix très élevés.

3) *Rénovation urbaine*

Les objectifs de la rénovation urbaine sont consacrés par l'arrêté royal du 8 février 1977, qui sera éventuellement modifié lorsque ses résultats seront connus.

Les montants consacrés à la rénovation urbaine (1 700 000 000 de F) ne sont engagés qu'à raison de $\pm 50\%$ et liquidés qu'à raison de moins de 5 % (moins de 50 millions).

Des travaux sont en cours depuis plusieurs années et ne progressent qu'avec une lenteur a priori inexplicable, étant donné la situation du milieu urbain wallon. Les opérations actuellement proposées pour 1978 s'élèvent à 665 millions.

Le souci de promouvoir une action efficace a donné lieu à la conclusion d'un accord de collaboration entre l'Aménagement du Territoire et les Affaires sociales wallonnes,

voor het sluiten van overeenkomsten met de bouwmeesters en voor de goedkeuring van de uitvoeringsdossiers op een dood spoor geraken.

In 1978 zal het departement voortgang maken met :

- de informatie van de plaatselijke overheid ten einde het tempo van de werken op te voeren en de voorgestelde dossiers op rationele wijze te onderzoeken;
- een analyse van de lopende operaties teneinde de oorzaken van de stopzetting en belemmering van sommige daarvan op te sporen, de resultaten te vergelijken die bij de diverse bouwmeesters bereikt werden, de haperingen in het raderwerk te herstellen en het tempo van de uitvoering van de projecten op te voeren.

4) *Plattelandsvernieuwing*

Een Waalse commissie voor plattelandsordening en -vernieuwing zal worden opgericht en spoedig van wal steken.

De eigenlijke vernieuwingsprojecten zullen in dezelfde geest van samenwerking (Ruimtelijke Ordening — Sociale Zaken) gerealiseerd worden als de stads-kernvernieuwing.

Een inspanning zal worden geleverd om — meer nog dan voor de vernieuwing van het stadsbeeld — de plaatselijke besturen ertoe aan te zetten initiatieven te ontwikkelen.

Ook zal de financiële aspect niet worden vergeten, ten einde zo nodig de staatssteun te verhogen voor die operaties waarvoor het initiatief moet uitgaan van plaatselijke besturen die slechts over beperkte financiële middelen beschikken.

De afdeling vestiging van recreatiegebieden zal aan het werk gaan zodra het ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 5 april 1977 verschenen is, dat een einde moet maken aan de huidige impasse in verband met het onderzoek van de ontwerpen betreffende enerzijds de vestiging en de integratie van kampeerterreinen, residentiële week-endparken en vakantiedorpen en anderzijds de vestiging van nieuwe recreatiegebieden.

5) *Uitrusting van industriegebieden*

De globale kredieten voor de uitrustingswerken in de industriegebieden bedroegen ongeveer 1,2 miljard in 1975, 0,8 miljard in 1976 en 0,6 miljard in 1977.

Op 31 december 1977 waren de kredieten voor 1975 voor 80 % verbruikt en die voor 1976 voor slechts 25 %; voor 1977 bedroeg dat percentage 12 %.

Ingevolge diverse factoren is een gebrek aan soepelheid ontstaan, waardoor de uitvoering niet spoedig genoeg op de beslissing volgt.

De Staatssecretaris zal het nodige doen om tot een soepele vorm van samenwerking tussen Staat en gewest of plaatselijk bestuur te komen.

Rekening houdend met de aanhoudende onzekerheid op economisch gebied en gelet op de talrijke en aanzienlijke eisen van bepaalde sectoren staat het vast dat de begroting voor 1978 niet zwaarder zal mogen zijn dan die voor 1977.

De aan de Waalse intercommunale maatschappijen toegekende kredieten zullen deze in elk geval in staat stellen de valorisatie van de industriegebieden voort te zetten, en

de façon à éviter les impasses de procédure pour la conclusion des conventions avec les maîtres d'ouvrage et l'approbation des dossiers d'exécution.

L'action du département en 1978 consistera :

- à poursuivre l'information des pouvoirs locaux afin d'amplifier le rythme des opérations et d'étudier rationnellement les dossiers proposés;
- à analyser les opérations en cours pour déceler les sources de blocage et de freinage, comparer les résultats atteints chez les divers maîtres d'ouvrage, agir sur les rouages défectueux et accroître le rythme de réalisation des opérations.

4) *Rénovation rurale*

La Commission wallonne d'aménagement et de rénovation rurale sera mise en place et rendue opérationnelle.

Les opérations de rénovation proprement dites seront menées sur la même base de collaboration (Aménagement du Territoire — Affaires sociales) que la rénovation urbaine.

Plus encore que pour cette dernière, un effort d'encouragement sera fait pour développer des initiatives des pouvoirs locaux.

L'approche portera aussi sur l'aspect financier afin, au besoin, d'amplifier l'aide de l'Etat, en faveur de ces opérations, dont l'initiative doit venir de pouvoirs locaux disposant de possibilités financières réduites.

La section d'implantation des zones de loisirs sera rendue fonctionnelle dès la publication de l'arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 5 avril 1977, afin de sortir de l'impasse actuelle en ce qui concerne l'examen des projets relatifs, d'une part, à l'implantation et l'intégration des campings, parcs résidentiels de week-end et villages de vacances, et, d'autre part, à l'établissement de nouvelles zones de loisirs.

5) *Équipement des zonings industriels*

L'enveloppe globale des travaux d'équipement des zonings industriels a été d'environ 1,2 milliard en 1975, de 0,8 milliard en 1976 et de 0,6 milliard en 1977.

Au 31 décembre 1977, sur les crédits pour 1975, 80 % avaient été dépensés; sur ceux de 1976, seulement 25 % et pour 1977, ce pourcentage n'était que de 12 %.

Divers facteurs provoquent une certaine rigidité génératrice de décalage entre la décision et la mise à exécution.

Le Secrétaire d'Etat s'efforcera, là aussi, d'assouplir quelque peu les mécanismes de collaboration entre le niveau national et le niveau régional et local.

Face à l'incertitude persistante dans le domaine économique et compte tenu des multiples et importantes sollicitations de certains secteurs, il est certain que l'effort budgétaire pour 1978 ne pourra être supérieur à celui de 1977.

Les crédits octroyés aux sociétés intercommunales wallonnes leur permettront en tous cas d'assurer la continuité des opérations de mise en valeur des zonings, de rencontrer les

het hoofd te bieden aan de behoeften die ontstaan zijn ingevolge nieuwe vestigingen en de ontwikkeling van de bestaande ondernemingen. Er is in elk geval geen sprake van kredieten toe te kennen voor uitrustingswerken die economisch gezien niet verantwoord zijn en op afzienbare termijn niet doeltreffend zijn.

Meer details hierover zijn hierna in het antwoord op een preciese vraag vervat.

6) *Gezondmaking van de kolenmijnen die aan hun eerste bestemming zijn onttrokken.*

De gezondmaking van de kolenmijnen wordt uitgevoerd overeenkomstig de koninklijke besluiten n^o 2 en 92 van 1967.

De verrichtingen verlopen te traag.

De oorzaak daarvan is dat de stimulerende maatregelen te zwak zijn en dat de betrokken overheidsinstellingen vooraf eigenaar moeten worden van de gezond te maken exploitaties.

De aanneming van het wetsvoorstel van de heer De Stexhe zal de zaken vlotter doen verlopen :

— het toepassingsgebied zal worden uitgebreid tot alle afgedankte exploitaties;

— de afgedankte ondernemingen zullen door onteigening kunnen worden aangeschaft.

De koninklijke uitvoeringsbesluiten zullen onmiddellijk na de aanneming van de wet worden uitgevaardigd.

De begroting voor 1978 voorziet in de nodige financiële middelen om de verrichtingen aan te vatten zodra de nieuwe wet aangenomen zal zijn.

2. Waals gewestelijk beleid inzake gesubsidieerde werken

Inzake ruimtelijke ordening kende het koninklijk besluit van 22 juni 1977 aan de Staatssecretaris voor Streekeconomie de volgende gesubsidieerde materies toe : uitrusting van de industriegebieden en stadskernvernieuwing.

1) Industriegebieden

De gezamenlijke kredieten voor uitrustingswerken van industriegebieden bedroegen in 1975 ongeveer 1,2 miljard, in 1976 0,8 miljard en in 1977 0,6 miljard.

In 1975 werd 80 % van die kredieten uitgegeven, in 1976 slechts 25 %; in 1977 beliepen de uitgaven nauwelijks 12 % van het totaal.

2) Stadskernvernieuwing

Het organiek koninklijk besluit van 8 februari 1977 bekrachtigde het beleid inzake stadskernvernieuwing, waarbij de omvang en de doelstellingen ervan nauwkeurig omschreven werden.

Een en ander leidt tot het afsluiten van « programma-overeenkomsten » en « uitvoeringsovereenkomsten » tussen de gewestelijke overheid en de gemeenten, en is het gevolg van het feit dat de betrokken ministers met de plaatselijke overheid betrekkingen hebben aangeknoopt die niet meer die zijn van een toezichhoudende overheid, maar van contractuele relaties welke de gemeente belasten met opdrachten in het kader van een overlegd beleid van ontwikkeling en ruimtelijke ordening.

besoins engendrés par de nouvelles implantations et le développement des entreprises existantes. Il est en tous cas exclu d'allouer des crédits pour des travaux d'équipement qui n'auraient ni justification économique, ni efficacité à terme prévisible.

De plus amples détails figurent ci-après en réponse à une question précise.

6) *Assainissement des sites abandonnés*

Il est procédé à l'assainissement des sites charbonniers en application des arrêtés-loi n^{os} 2 et 92 de 1967.

Le rythme des opérations est trop lent.

La raison en est que les formes d'incitation sont faibles et qu'il y a obligation pour les organismes publics bénéficiaires d'être préalablement propriétaires des sites à assainir.

L'adoption de la proposition de loi de M. De Stexhe facilitera la conduite des opérations :

— elle étendra le champ d'action à tous les sites d'ancienne activité;

— elle permettra la maîtrise par expropriation des sites abandonnés.

Les arrêtés royaux d'exécution seront pris immédiatement après le vote de la loi.

Le budget pour 1978 prévoit des moyens financiers suffisants pour entreprendre des opérations dès l'intervention de ce vote.

2. La politique régionale wallonne en matière de travaux subsidiés

En matière d'aménagement du territoire, l'arrêté royal du 22 juin 1977 a attribué au Secrétaire d'Etat à l'économie régionale, les matières subsidiées suivantes : l'équipement des zonings industriels et la rénovation urbaine.

1) Les zonings industriels

Les crédits globaux relatifs aux travaux d'équipement des zonings industriels s'élevaient à environ 1,2 milliard en 1975, 0,8 milliard en 1976 et 0,6 milliard en 1977.

En 1975, 80 % de ces crédits ont été dépensés; en 1976, seulement 25 % et en 1977, les sommes dépensées ne se sont élevées qu'à 12 %.

2) La rénovation urbaine

L'arrêté royal organique du 8 février 1977 a consacré la politique de rénovation urbaine en circonscrivant l'étendue de l'action et ses objectifs.

Ces opérations, qui amènent à conclure entre le pouvoir régional et les communes des « contrats-programmes » et des « conventions-exécutions », résultent du fait que les ministres concernés ont voulu établir avec les pouvoirs locaux des relations qui ne sont plus celles d'une tutelle autoritaire mais bien des relations contractuelles, qui restituent aux communes des responsabilités dans une politique concertée de développement et d'aménagement.

Sinds de oprichting van de commissie voor stadsvernieuwing werden 36 dossiers onderzocht, waarvoor vier adviezen in beraad werden gehouden.

Het aantal dossiers met een gunstig gevolg zou kunnen doen vermoeden dat de voor stadsvernieuwing uitgetrokken bedragen zo goed als volledig opgebruikt zijn.

De vorige regering had een bedrag van 1,9 miljard uitgetrokken. Daarvan werd slechts 811 miljoen vastgelegd voor de door de gemeenten voorgelegde programma's; van de gemeenten immers hangen de initiatieven terzake af; minder dan 50 miljoen werden gebruikt voor de effectieve tenuitvoerlegging van de ontwerpen;

De traagheid welke de werken inzake stadsvernieuwing te zien geven, schijnt te wijten te zijn aan de loodzware administratieve procedures die men zal moeten vereenvoudigen wil men de stadsvernieuwing activeren.

Mocht blijken dat de financiële middelen van de gemeenten over het algemeen een te grote domper op de initiatieven zetten, dan zou men kunnen overwegen het aandeel van de Staat in die werken te verhogen om die te bevorderen.

Op dit ogenblik neemt de Staat 75 % te zijnen laste bij de verwerving van goederen. Een andere mogelijkheid zou zijn een maximumbedrag te kiezen voor de Staatstoelage, die op grond van welomschreven criteria, o.m. de plaatsbepaling van de werken, zou kunnen worden vastgesteld.

Eveneens zouden aankoopmaatregelen kunnen worden overwogen ten einde de plaatselijke overheid die daar iets voor voelt, meer aan te zetten tot nuttige aankopen van grond, die de speculatie kunnen afremmen.

II. — BESPREKING

Vraag :

Wat zal er gebeuren met de talrijke verkavelingen die goedgekeurd zijn in een gebied dat van de woongebieden uitgesloten is en die in het gewestplan voorkomen?

Antwoord :

Dergelijke gevallen kunnen zich voordoen; in Wallonië zijn ze echter zeer zeldzaam. Eventueel zal een regeling worden getroffen met de indieners van een bezwaarschrift en zullen vergoedingen betaald worden indien blijkt dat het gewestplan niet gewijzigd kan worden.

Vraag :

Wat zal de houding zijn van de Waalse Staatssecretaris voor ruimtelijke ordening in verband met de gewestplannen, daar waar de stuwdammen zullen komen waarvan de bouw door de Minister van Openbare Werken is aangekondigd?

Antwoord :

De bouw van stuwdammen of van alle andere infrastructuurwerken die beslist van openbaar belang zijn, kan niet worden gehinderd door de in het gewestplan voorkomende bestemming. Het is nochtans duidelijk dat technische oplossingen welke niet absoluut gegrond zijn geen voorrang zullen krijgen op de plannen die in het raam vallen van een doordachte en rationele ruimtelijke ordening, zelfs indien zulks meer mocht kosten.

Over de juiste omvang van de technische werken en hun weerslag op de omgeving zal overleg gepleegd worden tussen het departement dat de bouwheer is en de overheid die met de ruimtelijke ordening belast is.

Depuis l'installation de la commission de rénovation urbaine, 36 dossiers ont été examinés pour lesquels 4 avis ont été réservés.

Le nombre de dossiers reçus favorablement pourrait inciter à penser que les sommes affectées à la rénovation urbaine sont presque entièrement liquidées.

Le gouvernement précédent avait inscrit une somme de 1,9 milliard. De ce montant, seuls 811 millions ont été engagés sur les programmes présentés par les communes dont dépendent les initiatives en cette matière et moins de 50 millions ont été liquidés pour la réalisation effective des projets.

La lenteur des réalisations des opérations de rénovation urbaine semble due à la lourdeur des procédures administratives, qu'il faudra obligatoirement simplifier si l'on veut activer le processus de rénovation.

S'il s'avère que la capacité financière des communes freine généralement les initiatives, on pourrait envisager d'augmenter la part de l'Etat dans ces opérations pour susciter plus d'engagement.

C'est ainsi qu'actuellement, l'Etat intervient pour 75 % dans l'acquisition des biens. Une autre formule consisterait à choisir un montant maximum d'intervention de l'Etat, qui pourrait être fixé en fonction de critères précis tels que la localisation de l'opération.

Des mesures seraient de même envisagées à l'égard des acquisitions de manière à inciter davantage les autorités locales candidates à la réalisation d'opérations foncières valables, constituant un frein à la spéculation.

II. — DISCUSSION

Question :

Qu'advient-il des nombreux lotissements, approuvés en zone excluant l'habitat, qui figurent dans le plan de secteur?

Réponse :

De tels cas peuvent se présenter; ils sont toutefois très peu nombreux en Wallonie. S'il échec, des arrangements interviendront avec les réclamants et des indemnités seront payées s'il apparaît exclu de modifier le plan de secteur.

Question :

Quelle sera l'attitude du Secrétaire d'Etat à l'aménagement du territoire wallon à l'égard des plans de secteur où se situeront les barrages dont le Ministre des Travaux publics a déclaré projeter la construction?

Réponse :

La création de barrages ou de toute autre infrastructure d'intérêt public au plus haut chef ne peut être mise en question par les affectations du plan de secteur. Toutefois, il est évident que des solutions techniques qui ne seraient pas rigoureusement fondées ne prévaudront pas sur les conceptions d'un aménagement du territoire rationnel, dût-il en coûter davantage.

Les contours exacts des ouvrages techniques et leurs implications sur le milieu seront donc concertés entre le département maître de l'ouvrage et l'autorité responsable de l'aménagement du territoire.

Vraag :

Zijn de voor ambachtelijke bedrijven bestemde gebieden die in de gewestplannen voorkomen, toereikend om het hoofd te bieden aan de toekomstige behoeften ?

Antwoord :

De intercommunale verenigingen voor economische ontwikkeling hebben initiatieven genomen die als voorbeeld dienen. In de toekomst zullen deze echter misschien ontoereikend blijken. Het is uitgesloten in die gevallen de expansie van de ambachtelijke ondernemingen of van ondernemingen van kleinere omvang af te remmen.

Zij zullen zich kunnen vestigen in de woongebieden ofwel zullen initiatieven worden genomen met het oog op de ontwikkeling van nieuwe gebieden voor sociale woningbouw, waar zulks aangewezen is.

Vraag :

Het valt te betreuren dat het industriegebied van Tihange verlaten zal worden, omdat de inrichting ervan die ingevolge de belangrijke nivelleringswerken zeer duur komt, slechts voor 80 % door de Staat gefinancierd wordt, in strijd met hetgeen aanvankelijk voor dat ontwerp beloofd was.

Antwoord :

In verband met de wijze van toekenning van subsidies voor de uitrusting van de industriegebieden was aanvankelijk voor de algemene gevallen, waartoe Tihange behoort, een financiering ten belope van 80 % voorzien. Het verdient aanbeveling in dergelijke gevallen het niet gesubsidieerde gedeelte door te rekenen in de grondprijs, zodat die kosten ten laste vallen van de industrieel en niet van de gemeente.

Vragen :

Op het stuk van stadsvernieuwing en sanering van steenkoolbedrijfsruimten zijn er weinig gemeentelijke initiatieven, wellicht omdat de financiële last van die werken te zwaar is voor de gemeenten.

Welke maatregelen zijn er gepland om die initiatieven te bevorderen of de plaatselijke gemeenschappen financieel te steunen bij de verdere uitvoering van de projecten die zij reeds hebben uitgewerkt ?

Ware het niet wenselijk gebruik te maken van verlaten bedrijfsruimten in plaats van allerlei nieuwe industriegebieden te creëren ?

Antwoord :

Het is thans niet mogelijk een beperkte actie te voeren op de gronden van de vroegere steenkolenontginning.

Over enkele maanden zal een nieuwe wet, waarvoor het initiatief genomen werd door de senatoren De Stehxe, Donnay, Hercot en Tilquin, van kracht worden en een zeer ruime actie mogelijk maken zowel in verband met de aard van de te saneren gebieden als met de gebruikte middelen.

Vraag :

Valt het niet te betreuren dat de dossiers betreffende de bouw van sociale woningen en de uitrusting van woonwijken zoveel vertraging oplopen ?

Question :

Les zones artisanales prévues dans les plans de secteur ne sont-elles pas insuffisantes pour faire face aux besoins futurs ?

Réponse :

Des initiatives exemplaires ont déjà été prises par les intercommunales de développement économique, mais elles se révéleront peut-être insuffisantes à l'avenir. Il ne pourra être question, dans ce cas, de brimer l'expansion des entreprises artisanales ou de petites dimensions.

Elles pourront s'établir dans les zones d'habitat, ou bien des initiatives seront prises pour développer de nouvelles zones d'habitations sociales, là où c'est indiqué.

Question :

Il faut déplorer que le zoning de Tihange soit voué à l'abandon parce que son aménagement, très coûteux du fait d'importants nivellements, ne sera financé qu'à 80 % par l'Etat, contrairement à ce qui a été promis à l'origine du projet.

Réponse :

Les modalités d'octroi des subsides pour l'équipement des zonings industriels prévoient un taux de 80 % du coût pour les cas généraux dont relève Tihange. La bonne pratique en la matière doit consister à répercuter la part non subsidee sur le prix du terrain, de sorte que ce coût soit pris en charge par l'industriel et non par la commune.

Questions :

En matière de rénovation urbaine et d'assainissement des sites charbonniers, les initiatives communales sont peu nombreuses, sans doute parce que le coût de ces opérations est trop lourd pour les finances communales.

Quelles sont les mesures prévues pour promouvoir ces initiatives ou aider financièrement les collectivités locales à poursuivre les projets qu'elles ont déjà élaborés ?

N'est-il pas opportun de récupérer les espaces abandonnés çà et là dans les localités industrielles plutôt que de créer une multiplicité de zonings nouveaux ?

Réponse :

Actuellement, il n'est pas possible d'exercer une action limitée sur les anciens sites charbonniers.

D'ici quelques mois une nouvelle loi due à l'initiative de Messieurs les sénateurs De Stehxe, Donnay, Hercot et Tilquin sortira ses effets et permettra une action fortement élargie, tant en ce qui concerne la nature des lieux à assainir que les moyens à utiliser.

Question :

La lenteur du cheminement des dossiers relatifs à la construction des habitations sociales et à l'équipement des cités n'est-elle pas déplorable ?

Antwoord :

Die vraag behoort tot de bevoegdheid van de Minister van Sociale Voorzorg en de Staatssecretaris voor Sociale Zaken; verhoopt mag worden dat de regionalisering van de instellingen voor sociale woningbouw daarin verbetering zal brengen.

Vraag :

Hoever staat het met het gewestplan van Charleroi ?

Antwoord :

In bijlage bij dit verslag is een samenvattende tabel opgenomen, met de stand van de gewestplannen (zie hierboven).

Vraag :

Zullen aanpassingen van de gewestplannen worden toegestaan en hoe zal dat gebeuren ?

Antwoord :

Het antwoord luidt bevestigend. De gewestplannen moeten :

— aanpassingen ondergaan om rekening te houden met de nieuwe grenzen van de samengevoegde gemeenten en met de nieuwe koers die daaruit voor de ruimtelijke ordening zal voortvloeien;

— aanpassingen ondergaan om ze te structureren, rekening houdend met de gegevens van de economische en sociale planning.

Op dit ogenblik is het echter nog niet mogelijk met zekerheid te bepalen waarin die wijzigingen zullen bestaan. De wet voorziet slechts in een algemene procedure.

Vraag :

Welke maatregelen worden gepland inzake grondbeleid ?

Antwoord :

Een ministeriële commissie heeft het vraagstuk reeds onderzocht, doch aangezien de werkzaamheden van die commissie onderbroken zijn, is de Staatssecretaris van plan ze opnieuw te doen aanvatten. Aangezien het grondbeleid geregionaliseerd is, kunnen de Staatssecretarissen voor hun respectieve gewest initiatieven nemen, maar op nationaal vlak moet wel samenhang worden beoogd, gelet op de eventuele terugslag op het terrein van het burgerlijk recht.

Vraag :

Hoeveel gemeenten hebben subsidies voor de aanleg van groenzone ontvangen ?

Réponse :

Cette question relève des attributions du Ministre de la Prévoyance sociale et Secrétaire d'Etat aux Affaires sociales; mais il y a lieu d'espérer que des améliorations résulteront de la régionalisation des institutions de logement.

Question :

Quel est l'état d'avancement du plan de secteur de Charleroi ?

Réponse :

Un tableau récapitulatif d'avancement des plans de secteur figure au présent rapport (voir ci-avant).

Question :

Est-il envisagé de permettre des adaptations aux plans de secteur et comment ?

Réponse :

La réponse est affirmative. Les plans de secteur devront subir :

— des adaptations pour tenir compte du nouveau contour des communes fusionnées et des nouvelles orientations que cela peut susciter dans l'aménagement;

— des adaptations pour structurer les plans de secteur en tenant compte des données de la planification économique et sociale.

Il n'est toutefois pas possible actuellement de fixer les modalités précises pour l'adaptation des plans de secteur. La loi ne prévoit qu'un processus global.

Question :

Quelles sont les dispositions envisagées pour concrétiser la politique foncière ?

Réponse :

Une commission ministérielle a déjà examiné la question. Les travaux de cette commission étant interrompus, le Secrétaire d'Etat a l'intention de les faire reprendre. La politique foncière étant une matière régionalisée, les Secrétaires d'Etat peuvent prendre des initiatives dans leurs régions respectives, mais elles devront être harmonisées à l'échelon national du fait des implications éventuelles sur le droit civil.

Question :

Combien de communes ont-elles bénéficié de subsides pour la réalisation d'espaces verts ?

Antwoord :

Een lijst van die gemeenten zal worden opgemaakt en rechtstreeks aan het lid worden overhandigd.

Vraag :

Er is een actie voor stadsvernieuwing nodig. Wat zijn de vooruitzichten op dat gebied ?

Antwoord :

De Staatssecretaris heeft de bedoeling de actie op dat gebied krachtig te steunen om tot tastbare resultaten te komen.

De commissie voor stadsvernieuwing is opnieuw beginnen werken en — na het onderzoek van de hangende aanvragen — zal zij zich intensief bezig houden met het verloop van de aan de gang zijnde werken ten einde de actie van de gemeenten meer te stimuleren.

Aan de plaatselijke besturen zal steun worden verleend om de verrichtingen, welke trouwens overal onontbeerlijk zijn, aan te vangen en tot een goed einde te brengen; die verrichtingen moeten evenwel op doordachte en verantwoordelijke wijze worden gepland.

Dat is de reden waarom er, in strijd met hetgeen voor Brussel zal gebeuren, niet aan gedacht wordt het percentage van de tegemoetkoming van het departement ten bate van de gemeenten aanzienlijk en stelselmatig te verhogen. Een tegemoetkoming van 20 tot 25 % is een redelijke financiële participatie van de plaatselijke besturen, wil men redelijke projecten stimuleren.

Vraag :

Ernstige plannen in verband met de bouw van vakantiedorpen zouden geblokkeerd zijn ingevolge de acties van onbezonnen of belanghebbende contestantten. Is dat juist ?

De Staatssecretaris heeft nooit rekening gehouden met pressiegroepen, hoe hevig hun actie ook was.

Toch moet men zeer selectief te werk gaan bij het verlenen van vergunningen voor het bouwen van vakantiedorpen. In bijna elk geval moet men de economische mogelijkheden van het ontwerp afwegen tegenover de verplichting om de natuurlijke streken die juist voor de toeristen de fundamentele attractie vormen, ongeschonden te bewaren.

Vraag :

Is het soms overdreven karakter van de door het koninklijk besluit van 13 december 1976 in de historische steden opgelegde stedenbouwkundige voorschriften niet betreurenswaardig ?

Antwoord :

De bepalingen van voornoemd koninklijk besluit leiden soms tot onoplosbare toestanden. De toepassing van de maatregelen zal eerstdaags versoepeld worden. Het koninklijk besluit dat de genoemde tekst zal wijzigen wordt eerlang ter goedkeuring aan de Koning voorgelegd.

Réponse :

Une liste de ces communes sera établie et adressée directement à l'intervenant.

Question :

Une action de rénovation urbaine est nécessaire. Quelles sont les perspectives dans ce domaine ?

Réponse :

Le Secrétaire d'Etat a l'intention de soutenir énergiquement l'action dans ce domaine, afin d'aboutir à des résultats tangibles.

La commission de rénovation urbaine a été remise en activité et, après examen des demandes en instance, elle se préoccupera intensément de la marche des opérations en cours, afin de donner plus de dynamisme à l'action des communes.

Les pouvoirs locaux seront aidés à entreprendre et à mener à bien les opérations. Celles-ci sont au demeurant indispensables partout, mais elles doivent être engagées de façon réfléchie.

C'est la raison pour laquelle il n'est pas envisagé, contrairement à ce qui sera fait pour Bruxelles, d'accroître substantiellement et systématiquement le taux d'intervention du département au profit des communes. Une intervention de 20 à 25 % est une bonne mesure d'implication financière des autorités locales, afin de susciter des actions raisonnables.

Question :

Des projets sérieux de construction de villages de vacances seraient bloqués par des actions contestataires inconscientes ou intéressées. Qu'en est-il ?

Réponse :

A aucun moment, le Secrétaire d'Etat n'a calqué purement et simplement son attitude sur celle des groupes de pression, si ardents fussent-ils.

Néanmoins, il y a lieu de se montrer très sélectif dans l'octroi des autorisations d'ériger des villages de vacances. Pratiquement, dans chaque cas, il faut mettre en balance les potentialités économiques du projet et les obligations de préservation des sites naturels qui constituent précisément pour les touristes l'attrait fondamental.

Question :

Le caractère parfois excessif des contraintes urbanistiques imposées par l'arrêté royal du 13 décembre 1976 dans les villes à caractère historique n'est-il pas regrettable ?

Réponse :

Les dispositions de l'arrêté royal précité conduisent parfois à des impasses. Des assouplissements interviendront très prochainement dans l'application de ces mesures. Un arrêté royal modificatif est prêt et sera soumis incessamment à l'approbation royale.

Vraag :

Hoever staat het met de uitrusting van de industriegebieden ?

Antwoord :

Sinds 1975 zijn de vastleggingen in die sector blijkbaar snel aan het dalen. Zulks is het gevolg van de algemene economische toestand, die een aanzienlijke daling van de nieuwe industriële investeringen heeft teweeggebracht en die de vraag naar nieuwe industrieterreinen welke door de intercommunale verenigingen moeten worden aangelegd en uitgerust, ten eerste heeft afgeremd.

Vraag :

1. In het kader van het koninklijk besluit van 22 juni 1977 betreffende de uitrusting van de industriegebieden in de Waalse streek beliepen de jaarlijkse kredieten voor de uitrustingswerken in de industriegebieden ongeveer :

1,2 miljard in 1975;
0,8 miljard in 1976;
0,6 miljard in 1977.

Van die jaarlijkse kredieten werden respectievelijk be-
steed :

80 % in 1975;
25 % in 1976;
12 % in 1977.

- 1) Werden de niet-bestede bedragen vastgelegd en, zo ja, ten belope van hoeveel ?
2) Worden zij over het jaar 1978 verdeeld ?

Hoe werden zij verdeeld :

- 1° over elk dienstjaar;
2° onder de verschillende intercommunale verenigingen voor inrichting en uitrusting, voor wat betreft :

- a) de toegezegde kredieten;
b) de vastgelegde kredieten;
c) de uitgekeerde kredieten ?

Hoeveel industriegebieden zijn er, wat iedere intercommunale vereniging betreft :

- voltooid;
— bijna klaar;
— beslist ?

Antwoord :

1. De niet bestede saldi van de jaren 1975 en 1976 werden vastgelegd ten belope van :

— Vastlegging 1976.				
Programma 1975	...	...	...	281 672 803 F
— Vastlegging 1977.				
Programma 1975	...	...	...	167 177 838 F
Programma 1976	...	...	...	286 394 799 F

Question :

Où en est l'équipement des zones industrielles ?

Réponse :

Depuis 1975, les engagements semblent fortement en baisse.

Il s'agit d'une conséquence de la situation économique générale, qui a provoqué une chute cruciale des investissements industriels nouveaux et a réduit la demande en sites industriels neufs dont les associations intercommunales ont la charge de l'aménagement et de l'équipement.

Question :

Dans le cadre de l'arrêté royal du 22 juin 1977 concernant l'équipement des zonings industriels en région wallonne, l'enveloppe globale des travaux d'équipement des zonings industriels a été environ par année :

en 1975 : de 1,2 milliard;
en 1976 : de 0,8 milliard;
en 1977 : de 0,6 milliard.

Ces crédits annuels n'ont été effectivement dépensés :

en 1975, qu'à concurrence de 80 %;
en 1976, qu'à concurrence de 25 %;
en 1977, qu'à concurrence de 12 %.

Les soldes non dépensés :

- 1) ont-ils été engagés et pour quels montants ?
2) seront-ils reportés sur l'exercice 1978 ?

Quelle fut la répartition :

- 1° pour chacun des exercices annuels;
2° pour chacune des intercommunales d'aménagement et d'équipement :

- a) en crédits promis;
b) en crédits engagés;
c) en crédits liquidés ?

Pour chacune des intercommunales, combien de zonings sont-ils :

- achevés;
— en voie d'achèvement;
— décidés ?

Réponse :

1. Les soldes non dépensés des années 1975 et 1976 ont été engagés pour les montants suivants :

— Engagement 1975.				
Programme 1975	...	...	...	281 672 803 F
— Engagement 1977.				
Programme 1975	...	...	...	167 177 838 F
Programme 1976	...	...	...	286 394 799 F

2. Nog geen beslissing.
3. Zie onderstaande tabel.

Vastlegging 1975

Intercommunale vereniging	Krediet 1975	Vastgelegde bedragen
—	—	—
F	F	F
I. D. E. L. U. X.	283 726 880	226 100 936
S. P. I.	140 436 387	212 599 946
B. E. P. N.	237 750 000	27 884 376
I. B. W.	136 737 439	64 208 990
S. I. D. E. H. O.	98 455 988	97 003 005
I. N. T. E. R. S. U. D. ...	43 756 071	44 401 523
I. D. E. A.	249 529 579	130 081 011
A. D. E. C.	224 014 527	130 845 718

Vastlegging 1976

Intercommunale vereniging	Krediet 1976	Vastgelegde bedragen
—	—	—
F	F	F
I. D. E. L. U. X.	111 649 554	10 997 282
S. P. I.	201 456 742	35 970 275
B. E. P. N.	122 241 802	—
I. B. W.	73 339 554	2 512 444
S. I. D. E. H. O.	87 527 399	13 538 926
I. N. T. E. R. S. U. D. ...	68 098 640	40 774 555
I. D. E. A.	111 066 866	7 711 614
A. D. E. C.	78 895 952	61 715 027

Vastlegging 1977

Intercommunale vereniging	Krediet 1977	Vastgelegde bedragen
—	—	—
F	F	F
I. D. E. L. U. X.	83 100 300	26 133 117
S. P. I.	161 600 000	10 063 883
B. E. P. N.	101 505 600	4 874 056
I. B. W.	56 393 315	—
S. I. D. E. H. O.	68 740 527	—
I. N. T. E. R. S. U. D. ...	16 600 000	—
I. D. E. A.	91 810 840	—
A. D. E. C.	57 707 507	—

Uitrusting : staat van de werkzaamheden

Intercommunale vereniging	Totaal aantal industrie- gebieden	Aantal afgewerkte industrie- gebieden	Aantal industrie- gebieden in uitvoering
—	—	—	—
I. D. E. L. U. X.	11	1	1
S. P. I.	31	13	7
B. E. P. N.	11	7	1
I. B. W.	4	2	1
S. I. D. E. H. O.	8	3	—
I. N. T. E. R. S. U. D. ...	2	—	—
I. D. E. A.	10	—	—
A. D. E. C.	5	1	—

Vraag :

Zou geen betere coördinatie tot stand kunnen komen tussen de diverse bouwheren en aannemers die belast zijn met de uitvoering van de stedelijke ondergrondse leidingwerken ?

2. Aucune décision n'a été prise.
3. Voir le tableau ci-dessous.

Engagement 1975

Intercommunale	Enveloppe 1975	Sommes engagées
—	—	—
F	F	F
I. D. E. L. U. X.	283 726 880	226 100 936
S. P. I.	140 436 387	212 599 946
B. E. P. N.	237 750 000	27 884 376
I. B. W.	136 737 439	64 208 990
S. I. D. E. H. O.	98 455 988	97 003 005
I. N. T. E. R. S. U. D. ...	43 756 071	44 401 523
I. D. E. A.	249 529 579	130 081 011
A. D. E. C.	224 014 527	130 845 718

Engagement 1976

Intercommunale	Enveloppe 1976	Sommes engagées
—	—	—
F	F	F
I. D. E. L. U. X.	111 649 554	10 997 282
S. P. I.	201 456 742	35 970 275
B. E. P. N.	122 241 802	—
I. B. W.	73 339 554	2 512 444
S. I. D. E. H. O.	87 527 399	13 538 926
I. N. T. E. R. S. U. D. ...	68 098 640	40 774 555
I. D. E. A.	111 066 866	7 711 614
A. D. E. C.	78 895 952	61 715 027

Engagement 1977

Intercommunale	Enveloppe 1977	Sommes engagées
—	—	—
F	F	F
I. D. E. L. U. X.	83 100 000	26 133 117
S. P. I.	161 600 000	10 063 883
B. E. P. N.	101 505 600	4 874 056
I. B. W.	56 393 315	—
S. I. D. E. H. O.	68 740 527	—
I. N. T. E. R. S. U. D. ...	16 600 000	—
I. D. E. A.	91 810 840	—
A. D. E. C.	57 707 507	—

Equipements : état d'avancement

Intercommunale	Total des zonings	Zonings achevés	Zonings en voie d'achèvement
—	—	—	—
I. D. E. L. U. X.	11	1	1
S. P. I.	31	13	7
B. E. P. N.	11	7	1
I. B. W.	4	2	1
S. I. D. E. H. O.	8	3	—
I. N. T. E. R. S. U. D. ...	2	—	—
I. D. E. A.	10	—	—
A. D. E. C.	5	1	—

Question :

Une meilleure coordination ne pourrait-elle exister entre les divers maîtres d'ouvrages et entrepreneurs chargés de la réalisation des équipements urbains en sous-sol ?

Antwoord :

Het ware natuurlijk ideaal mocht men, bij de aanleg van een nieuwe verkaveling of een nieuwe wijk, één enkele leidingskoker bouwen waarin alle leidingen geplaatst zouden worden.

De vijf of zes leidingen die moeten worden geplaatst hangen ongelukkig af van verschillende maatschappijen; de beslissingen worden dus niet tegelijkertijd genomen, ze staan los van elkaar of moeten worden goedgekeurd door diverse instanties (departementen van Volksgezondheid, Openbare Werken, R. T. T.).

In het huidige werkschema moet dus degene die het snelst werkt, de plaats ruimen voor degene die minder snel werkt, ofwel moet dat schema derwijze worden gewijzigd dat de minst opschietende werken versneld worden.

Technisch gezien blijkt dat de bouwheren op de werf niet samenwerken om redenen die verband houden met hun verantwoordelijkheid.

Bovendien rijst in nieuwe wijken die zich aanhoudend ontwikkelen, het moeilijke probleem van de aanpassing van de voorzieningen aan de wisselende behoeften. Planning is mogelijk tot op zekere hoogte, maar die berust altijd op wisselvallige gegevens en men kan moeilijk de bouwheren verplichten een maximum aan voorzieningen aan te leggen, die in het begin slechts minimaal zullen worden benut.

Vraag :

Is het juist dat een arrest van de Raad van State de procedure van de publiciteit met het oog op de toekenning van de verkavelingsvergunningen ontwettig heeft verklaard?

Antwoord :

Voor het Brusselse gewest is er inderdaad een overlegprocedure inzake ruimtelijke ordening die door de Raad van State werd verworpen.

Voor het Waalse gewest bestaat er een overlegprocedure voor de verkavelingen die bestemd zijn voor vakantiedorpen. Totnogtoe heeft niemand de Raad van State gevraagd zich over die procedure uit te spreken.

E**HUISVESTING IN WALLONIE****I. — UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN SOCIALE VOORZORG EN STAATSSECRETARIS VOOR WAALSE SOCIALE ZAKEN****1. De hoofdlijnen van het beleid**

Een volwaardig Waals beleid op het stuk van de huisvesting impliceert niet alleen dat men nieuwe woningen bouwt, maar ook dat men voor de vrijwaring van de bestaande waakt door die te onderhouden en te vernieuwen.

Het huisvestingsbeleid in Wallonië moet dus rekening houden met vier krachtlijnen :

1. nieuwe woningen moeten worden gebouwd door particulieren zowel als door toedoen van de overheid;
2. de bestaande woningen moeten worden verbeterd door de particulieren en door de nutsbedrijven;
3. aan bepaalde categorieën van personen moet een bijzondere steun verleend worden;

Réponse :

L'idéal serait évidemment, lorsqu'on réalise un nouveau lotissement ou un nouveau quartier, de construire un seul caniveau dans lequel tous les équipements seraient posés.

Malheureusement, les cinq ou six espèces d'équipement à poser relèvent de sociétés distinctes, donc de décisions non simultanées, autonomes ou sujettes à approbation par des autorités diverses (départements de la Santé publique, des Travaux publics, R. T. T.).

Il faudrait donc, dans le cadre opérationnel actuel, subordonner la partie la plus diligente à celle qui l'est le moins ou changer le cadre opérationnel pour accélérer les travaux les moins rapides.

Sur le plan technique, les maîtres d'ouvrage en présence ne semblent pas travailler de concert et ce, pour des raisons de responsabilités.

En outre, dans les nouveaux quartiers en évolution constante, le problème de l'ajustement des équipements à des besoins variables paraît malaisé. Une certaine prévision est possible mais les bases en sont toujours aléatoires et il paraît difficile d'imposer aux maîtres d'ouvrage un maximum d'équipements pour une utilisation minimum au début de la mise en service.

Question :

Est-il vrai qu'un arrêt du Conseil d'Etat aurait déclaré illégale la procédure de publicité prévue pour l'octroi des permis de lotir?

Réponse :

En ce qui concerne la région bruxelloise, il y a effectivement une procédure de concertation en toutes matières d'aménagement du territoire qui a été déjugée par le Conseil d'Etat.

Pour la région wallonne, une procédure de concertation est prévue pour les lotissements destinés aux villages de vacances. Jusqu'à présent, le Conseil d'Etat n'a jamais été appelé à se prononcer sur cette procédure.

E**LOGEMENT EN WALLONIE****I. — EXPOSE DU MINISTRE DE LA PREVOYANCE SOCIALE ET SECRETAIRE D'ETAT AUX AFFAIRES SOCIALES WALLONNES****1. Les lignes principales de la politique**

Une politique wallonne valable dans le domaine du logement consiste, non seulement à construire de nouveaux logements, mais également à veiller sur un patrimoine immobilier de manière à ce qu'il soit maintenu, entretenu et renouvelé.

En d'autres termes, la politique du logement en Wallonie consiste à tenir compte de quatre axes :

1. la création de logements nouveaux à l'initiative, tant du secteur privé que du secteur public;
2. l'amélioration de l'habitat existant par les particuliers et les organismes d'intérêt public;
3. les aides particulières à certaines catégories de personnes;

4. bepaalde structuren van de sociale huisvesting moeten worden gedemocratiseerd.

Inzake sociale woningbouw heeft de regionalisering geleid tot een aanzienlijke verhoging van de kredieten welke via de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting (N. M. H.), de Nationale Landmaatschappij (N. L. M.) en het Woningfonds van de Bond der Grote en Jonge Gezinnen (B. G. J. G.) ter beschikking van het gewest worden gesteld.

In verband met de vernieuwing van de woningen zijn op grond van de wet van 19 juli 1976 uitvoeringsbesluiten genomen ter aanvulling van de maatregelen tot aanmoediging van de particulieren en van de overheidsinstellingen.

Op het stuk van de steunverlening aan personen zijn hervormingen ingevoerd die moeten worden voortgezet, met name door het uitbouwen van een leningsstelsel.

De democratisering van de structuren van de sociale huisvesting zal samen met de regionalisering tot stand komen.

2. Welke maatregelen moeten op het niveau van het gewest onmiddellijk worden genomen om het hoofd te bieden aan de huidige toestand ?

Die maatregelen zijn van tweeërlei aard :

1° Op het financieel vlak

De financiering van het sociale huisvestingsbeleid is in ons land sinds de eerste wetten van 1919 praktisch niet meer gewijzigd. Er is nog steeds de regeling van leningen op 66 jaar, gewaarborgd door de Staat, die het verschil betaalt tussen de rentevoet van de lening en de — zeer lage — rentevoet die uiteindelijk door de nationale of plaatselijke maatschappijen en onrechtstreeks door de gebruikers wordt gedragen.

Ingevolge de ingrijpende wijzigingen in de economische en financiële conjunctuur moet het financieringssysteem opnieuw worden herdacht; het gewone systeem brengt immers mee dat steeds meer kosten afgewenteld worden op de gebruikers, hetgeen voor het sociale karakter van dat beleid schadelijk is.

In de niet tot de overheidssector behorende woningbouw hebben die wijzigingen in de conjunctuur aanleiding gegeven tot spanningen op de vastgoederenmarkt in het algemeen en op de markt van de huisvesting in het bijzonder, zodat deze een veilige spaarvorm en een zekere belegging is geworden.

Derhalve is het evenwicht in de betrekkingen tussen eigenaars en huurders verbroken en het feit dat de beschikbare woningen zeldzaam worden, vormt voor personen met een laag inkomen een hinderpaal om eigenaar ervan te worden.

Met het oog op het globale financiële aspect van het huisvestingsbeleid meent de Minister dan ook dat drie afzonderlijke soorten maatregelen moeten worden genomen :

a) de regeling voor de financiering van het sociale woningbeleid moet ingrijpend worden hervormd.

Die hervorming van de financiering impliceert een wijziging in de Huisvestingscode van de wijze waarop de door de huisvestingsmaatschappijen van openbaar nut geïnde huur wordt berekend, zowel als van de wijze van terugbetaling van de hypotheekleningen die met het oog op de aankoop van een onroerend goed door sociale gerechtigden werden aangegaan;

4. la démocratisation de certaines structures du logement social.

Sur le plan de la construction de logements sociaux, la régionalisation s'est traduite par un accroissement sensible des crédits mis à la disposition de la région via la Société nationale du Logement (S. N. L.), la Société nationale territoriale (S. N. T.) et le Fonds de Logement de la Ligue des Familles nombreuses de Belgique (F. L. L. F. N. B.).

En matière de rénovation de l'habitat, les arrêtés d'exécution de la loi du 19 juillet 1976 sont venus compléter l'éventail des mesures destinées à encourager les particuliers ou les organismes publics.

Les aides aux personnes ont fait l'objet de réformes qui doivent être poursuivies, notamment par la mise en œuvre d'un régime de prêts.

La démocratisation des structures du logement social sera réalisée en même temps que la régionalisation.

2. Quelles sont les mesures immédiates que doit prendre la région pour faire face à la situation actuelle ?

Ces mesures se situent à deux niveaux :

1° sur le plan financier

Le financement de la politique du logement social n'a guère été modifié, dans notre pays, depuis les premières lois de 1919. On connaît toujours aujourd'hui le mécanisme des prêts à 66 ans garantis par l'Etat, qui prend en charge la différence d'intérêts entre le taux de l'emprunt et celui — très modeste — qui est effectivement supporté par les sociétés nationales ou locales, et indirectement par les utilisateurs.

De profondes modifications de la conjoncture économique et financière conduisent à la nécessité de repenser le système de financement; en effet, le système habituel conduit à répercuter sur l'utilisateur un coût sans cesse croissant au détriment du caractère social de cette politique.

Parallèlement, dans le secteur non public du logement, ces modifications de la conjoncture ont induit des tensions sur le marché foncier en général et sur le marché du logement en particulier, en sorte qu'il devient un épargne sûre et une valeur refuge.

Dans ces conditions, l'équilibre nécessaire des relations entre propriétaires et locataires est rompu et la rareté potentielle devient un obstacle à l'acquisition en propriété d'un logement par des personnes de condition modeste.

Le Ministre estime dès lors qu'en ce qui concerne l'aspect financier global de la politique du logement, il faut mettre en œuvre trois interventions distinctes :

a) une réforme profonde du système de financement de la politique du logement social.

Cette réforme du financement, qui implique une modification du Code du logement, doit concerner à la fois les modalités de calcul des loyers perçus par des sociétés immobilières de services publics et les modalités de remboursement des emprunts hypothécaires contractés en vue de l'acquisition d'un immeuble par les attributaires sociaux;

b) de wet op de huurprijzen van 10 april 1975 zoals die door latere conjunctuurmaatregelen werd gewijzigd moet grondig hervormd worden zodat zij niet alleen een middel voor het economische beleid, doch ook voor het huisvestingsbeleid gaat worden;

c) een regeling moet worden uitgewerkt die het de sociale gerechtigden in staat stelt te genieten van aanmoedigingspremies voor de aankoop van eigendom, om het even of zij een beroep doen op de overheid dan wel op particulieren.

Sociale huisvesting wordt hoofdzakelijk gekenmerkt door het sociale karakter van de gegadigden. Dat kan echter geen reden zijn om de sociale gerechtigden, die zich niet kunnen richten tot huisvestingsmaatschappijen van openbaar nut voor de aankoop van een woning of die de kosten van een nieuwbouw niet kunnen betalen, te straffen door hen geen premie toe te kennen wanneer zij een eenvoudige woning vinden die in hun smaak valt.

2° op institutioneel vlak

In het kader van de gewestvorming en van de toenadering tussen de besluitvormende macht en de ingezetenen, moet de institutionele structuur van de sociale huisvesting diepgaand worden gewijzigd ten einde rekening te kunnen houden met de nieuwe vooruitzichten.

Te dien einde zijn drie wettelijke maatregelen noodzakelijk :

a) het wetsonwerp tot regeling van de regionalisering van de huisvestingsmaatschappijen van algemeen nut, die op het vlak van de verschillende betrokken instellingen een uiting van een geregionaliseerd huisvestingsbeleid moet worden;

b) een wetsonwerp dat voorziet in een billijke toewijzing van sociale woningen, zodat het recht op huisvesting van de minder bedeelden bij een wet wordt vastgelegd, alsmede in de toepassing van het koninklijk besluit betreffende de toelating van huurders in de gebouwen van de huisvestingsmaatschappijen van openbaar nut, waarbij tegelijkertijd aan personen die ten onrechte werden geweerd, een gemakkelijk middel van verhaal wordt geboden;

c) ten slotte een wetsonwerp betreffende de deelneming van de huurders in het beheer van de huisvestingsmaatschappijen, zodat het beheer van deze laatste wordt gedemocratiseerd en de strekking om de macht dicht bij de burger te brengen, op het vlak van het plaatselijke beheer wordt bevestigd.

* * *

In afwachting daarvan moet worden gewezen op de grote moeilijkheden van de jongste jaren die het gevolg zijn van een tekort aan administratief personeel in het bestuur voor de huisvesting, dat afhangt van het Ministerie van Openbare Werken en dat thans geregionaliseerd wordt.

Indien het gewest een specifiek beleid inzake huisvesting wil bevorderen, zal het dat beleid moeten aanvullen met de onontbeerlijke beheersmaatregelen.

II. — BESPREKING

1. De gewestvorming en de rationalisering van de huisvestingsinstellingen

Vragen :

Hoever staat het met de procedure inzake de regionalisatie van de huisvestingsinstellingen ?

b) une réforme fondamentale de la loi sur les loyers du 10 avril 1975, telle qu'elle a été modifiée par des mesures conjoncturelles ultérieures, de manière à en faire, non seulement un instrument de politique économique, mais également un instrument de politique du logement;

c) la mise au point d'un régime qui permet aux attributaires sociaux de bénéficier d'incitants à l'accès à la propriété, qu'ils s'adressent soit au secteur public, soit au secteur privé.

Il apparaît en effet que, dans la mesure où le logement social est essentiellement défini par le caractère social de sa clientèle, il n'y a pas de raison de pénaliser les attributaires sociaux qui ne peuvent s'adresser aux sociétés immobilières de service public pour l'achat d'un logement ou qui ne peuvent faire face aux frais d'une construction nouvelle, en ne leur attribuant pas de prime quand ils peuvent trouver un immeuble modeste répondant à leurs aspirations.

2° sur le plan institutionnel

Dans le cadre de la régionalisation et du rapprochement qu'elle implique entre le pouvoir de décision et le citoyen, la structure institutionnelle du logement social doit être profondément modifiée afin de tenir compte de ces nouvelles perspectives.

A cette fin, trois interventions législatives doivent être mises en œuvre :

a) le projet de loi organisant la régionalisation des organismes d'intérêt public de logement qui doit venir concrétiser, au niveau des différents organismes intéressés, la régionalisation de la politique du logement;

b) un projet de loi tendant à assurer l'équité lors de l'attribution des logements sociaux, qui doit consacrer le droit au logement des plus défavorisés et permettre l'application de l'arrêté royal relatif à l'admission des locataires dans les constructions des sociétés immobilières de service public, en garantissant des recours aisés aux personnes injustement évincées;

c) enfin, un projet de loi relatif à la participation des locataires à la gestion des sociétés de logement, qui doit permettre de démocratiser la gestion de celles-ci et confirmer, au niveau de la gestion locale, le mouvement qui tend à rapprocher le pouvoir du citoyen.

* * *

Au demeurant, il faut rappeler les graves difficultés rencontrées depuis plusieurs années du fait d'un manque de personnel administratif au sein de l'administration du logement dépendant du Ministère des Travaux publics, aujourd'hui en voie de régionalisation.

Si la région accepte de promouvoir une politique spécifique en matière de logement, elle devra compléter celle-ci par les mesures d'intendance indispensables.

II. — DISCUSSION

1. La régionalisation et la rationalisation des institutions de logement

Questions :

A quel stade en est la procédure de régionalisation des organismes de logement ?

Biedt de gewestvorming voldoende garanties aan de N. L. M., zodat deze haar belangrijke rol van bouwpromotor op het platteland kan blijven vervullen?

* * *

De beide huisvestingsmaatschappijen (N. M. H. en N. L. M.) streven dezelfde doeleinden na (verkoop en verhuring) en zij bouwen zowel in de stad als op het platteland. Is men voornemens die splitsing in het raam van de gewestvorming te handhaven?

Is er geen gebrek aan coördinatie op het gebied van de woningbouw wanneer men denkt aan het onwaarschijnlijk hoge aantal erkende maatschappijen?

Wat zal er in het raam van de gewestvorming met de ruilverkavelingen gebeuren?

* * *

Wanneer een erkende maatschappij b.v. 120 woningen wil oprichten, waarom wordt haar project dan stuksgewijze behandeld door b.v. maar 60 woningen toe te wijzen?

Antwoorden :

Onder de vorige Regering werd een voorontwerp van wet uitgewerkt tot ontbinding van de N. M. H., de N. L. M. en het N. I. H.

Het Ministerieel Comité voor Waalse Aangelegenheden heeft onder de huidige Regering opnieuw ingestemd met dit voorontwerp. Overleg tussen de verschillende kabinetten is aan de gang met het oog op het indienen van een gemeenschappelijk ontwerp.

Indien dit ontwerp op nationaal niveau wordt aangenomen, wat niet lang zal uitblijven rekening houdend met de Stuyvenbergakkoorden, zal elk gewest de mogelijkheid hebben om één enkele dan wel verscheidene gewestelijke maatschappijen voor huisvesting op te richten en eventueel te belasten met andere taken.

Indien de oprichting van één enkele maatschappij als oplossing wordt verkozen in het Waalse gewest, zal die maatschappij uit twee directies bestaan : een eerste voor de stedelijke huisvesting en een tweede voor de landelijke huisvesting. Het N. I. H. zou in het Bestuur van de Huisvesting kunnen worden opgenomen om er zijn taak voort te zetten inzake studie van nieuwe regelingen en ontwerpen, of naar de regionale maatschappij overgeheveld worden.

Er wordt ook overwogen de samenvoeging van bepaalde erkende maatschappijen te bevorderen met het oog op een betere coördinatie inzake de bouw van sociale woningen, o.m. in de nieuw gevormde gemeenten. Dank zij dergelijke fusies kan de versnippering van bepaalde woningbouwprogramma's vermeden worden.

2. Uitrusting van de woningcomplexen

Vraag :

Is het niet mogelijk een « eenvoudiger reisweg » uit te stippelen voor de dossiers in verband met de uitrusting van goedkope woonwijken?

Antwoord :

De vraag of de dossiers betreffende de uitrusting van goedkope woonwijken geen « kortere reisweg » kunnen volgen, is waarschijnlijk een eufemisme om de trage gang van zaken in die sector aan de kaak te stellen.

Altien prévu de sauvegarder, dans la régionalisation, le rôle important de la S. N. T. au niveau des réalisations de logements en zone rurale?

* * *

Les deux sociétés de logement (S. N. L. et S. N. T.) ont les mêmes objectifs (vente et location) et construisent tant en région rurale qu'en région urbaine. Dans le cadre de la régionalisation, envisage-t-on de maintenir cette scission?

N'y a-t-il pas un manque de coordination au niveau de la réalisation de logements, compte tenu du nombre invraisemblable de sociétés agréées?

Quel est le sort réservé au remembrement dans le cadre de la régionalisation?

* * *

Quand une société agréée introduit un projet de 120 logements par exemple, pourquoi scinde-t-on ce projet en n'attribuant qu'un contingent de 60 logements?

Réponse :

Sous le gouvernement précédent, un avant-projet de loi dissolvant la S. N. L., la S. N. T. et l'I. N. L. avait été élaboré.

Le Comité ministériel des Affaires wallonnes a de nouveau, sous le gouvernement actuel, marqué son accord sur cet avant-projet de loi. Une concertation entre les différents cabinets est en cours en vue du dépôt d'un projet commun.

Si ce projet de loi est adopté au niveau national, ce qui ne saurait tarder, compte tenu des accords de Stuyvenberg, chaque région aura la possibilité de créer, soit une, soit plusieurs sociétés régionales du logement et de leur confier éventuellement d'autres missions.

Si le choix d'une seule société se confirme en région wallonne, elle sera constituée de deux directions : la première s'occupant des logements urbains et la seconde des logements ruraux. Quant à l'I. N. L., il pourrait, soit être intégré dans l'administration du logement pour y continuer son rôle d'étude de nouvelles réglementations et de nouveaux projets, soit être repris dans la société régionale.

Il est également envisagé de favoriser la fusion de certaines sociétés agréées en vue d'assurer une meilleure coordination au niveau de la réalisation de logements sociaux, notamment dans les nouvelles entités communales. De telles fusions peuvent également permettre d'éviter la scission de certains programmes de construction de logements.

2. Equipement des cités

Question :

Ne peut-on prévoir une « simplification du parcours » des dossiers concernant l'équipement de cités?

Réponse :

La demande de « simplification du parcours » des dossiers concernant l'équipement des cités d'habitations sociales, équivaut sans doute à une dénonciation du retard enregistré dans ce secteur.

Het is waar dat tijdens de eerste acht maanden van 1977 zeer weinig kredieten werden aangewend. Een onderzoek heeft aan het licht gebracht dat de dienst « aanbestedingen » van het Ministerie van Openbare Werken er meer dan vijf maanden over gedaan heeft om de aanbestedingen op te stellen. Ondertussen werd die termijn verminderd tot twee maanden, zodat eind 1977 een bedrag van 1 201 miljoen kon worden vastgelegd. Op de begroting voor 1977 was een krediet van 1 690 miljoen uitgetrokken. Het overgedragen saldo zal in 1978 volledig vastgelegd worden, rekening houdende met de maatregelen die de administratie genomen heeft om de afwikkeling van die dossiers vlotter te doen verlopen.

In het anderzijds nog wel nuttig de toekomstige gewestelijke huisvestingsmaatschappijen ook met de aanleg van collectieve uitrusting te belasten? Mocht dat wel het geval zijn, dan lijkt het noodzakelijk om hetzij aparte aanbestedingen uit te schrijven aangepast aan het huisvestings- en wegenproject, hetzij de aannemers te selecteren naar gelang van hun technische capaciteiten.

Vraag :

In nieuwe woonwijken zijn collectieve uitrustingen, resp. speel- en recreatiepleinen onontbeerlijk, wil men de kinderen van het gevaarlijke verkeer afhouden. Wordt daaraan voldoende aandacht besteed?

Antwoord :

Er zijn verwezen naar het antwoord op de vorige vraag betreffende de goedkope woonwijken.

Van de meeste nieuwe wijken die door privé-initiatief tot stand komen, kan gezegd worden :

a) dat ze vrijwel nooit in één keer, doch geleidelijk aangelegd worden. Het is dus moeilijk om van te voren het gunstigste moment te bepalen voor de realisatie van collectieve uitrustingen die aangepast zijn aan het uiteraard evoluerend sociaal patroon van de wijk;

b) dat het privé-initiatief er zich doorgaans weinig aan gelegen laat liggen om in de verkavelingen voldoende ruimte open te laten voor collectieve voorzieningen waarvan de kosten, indien zij op de prijs van de aangeboden percelen werden doorgerekend, de eventuele transactie minder aantrekkelijk en dus minder rendabel zouden maken;

c) dat bij de uitvoering van de gewestplannen, de voor uitbreiding van woonzones bestemde gronden slechts zullen mogen worden gebruikt mits bepaalde onderrichtingen worden gegeven om voor die collectieve uitrustingen oordeelkundig gekozen ruimten onbebouwd te laten;

d) dat in deze laatste onderstelling de gemeentelijke autoriteiten eventueel subsidies kunnen krijgen om de bedoelde voorzieningen tot stand te brengen.

3. Achterstand bij de uitkering van de premies

Vraag :

Welke maatregelen werden getroffen om de achterstand in te lopen in verband met de uitkering van de sanerings- en bouwpremies, alsmede van de verhuizings-, huur- en vestigingsstoelagen?

Il est exact que, durant les huit premiers mois de l'année 1977, très peu de crédits ont été utilisés. Il a été constaté que le service des adjudications du Ministère des Travaux publics a mis plus de cinq mois pour fixer les adjudications. Depuis lors, ce délai a été ramené à deux mois, de telle sorte qu'à la fin de l'année 1977, 1 201 millions avaient été engagés. Le budget pour 1977 prévoyait un crédit de 1 690 millions. Le solde reporté sera complètement engagé en 1978, compte tenu des dispositions prises par l'administration pour retrouver le rythme de croisière dans le traitement de ce type de dossiers.

Par ailleurs, est-il encore utile, actuellement, de confier également la réalisation des équipements à la ou aux futures sociétés régionales de logement. Il semble, dans ce cas, qu'il faille, soit prévoir des adjudications séparées en fonction du projet de logements et de celui de voiries, soit opérer une sélection parmi les adjudicataires en fonction des compétences techniques.

Question :

Ne pourrait-on envisager de réaliser dans les quartiers neufs des équipements collectifs et des aires de jeu et de détente, de façon à préserver les enfants des dangers de la circulation?

Réponse :

Il y a lieu de se référer à la réponse précédente en ce qui concerne les cités de logements sociaux.

Pour la plupart des nouveaux quartiers, laissés à l'initiative privée, il y a lieu de remarquer que :

a) pratiquement, ils ne sont jamais réalisés en une seule phase, mais progressivement. Il est donc malaisé de connaître d'avance le moment opportun pour prévoir des équipements collectifs adaptés à la morphologie sociale du quartier, essentiellement évolutive;

b) l'initiative privée est généralement peu soucieuse de distraire dans ses lotissements un espace suffisant pour des équipements collectifs; la répercussion de la dépense sur le prix des parcelles mises en vente pourrait, en effet, en diminuer l'attrait et par conséquent, obérer la rentabilité de l'opération;

c) la mise en œuvre des plans de secteur ne permettra l'utilisation des terrains des zones d'extension d'habitat, que moyennant l'établissement d'un schéma directeur, par lequel il pourrait être prescrit de réserver des espaces judicieusement situés pour de tels équipements;

d) dans cette dernière hypothèse, une aide financière à la réalisation de ces équipements pourrait éventuellement être accordée par les autorités communales.

3. Retard dans la liquidation des primes

Question :

Quelles sont les mesures prises pour résorber le retard dans la liquidation des primes à l'assainissement et à la construction et des allocations de déménagement, de loyer et d'installation?

Antwoord :

Het is inderdaad zo dat de uitbetaling in de sector van de saneringspremies in 1976 een aanzienlijke vertraging heeft opgelopen. Die toestand was te wijten aan het nieuwe beleid inzake de verbetering van de huisvesting.

Dat beleid had trouwens succes, aangezien tijdens de eerste elf maanden van 1977 4 082 aanvragen om saneringspremies werden ingediend, tegenover slechts 2 655 tijdens de overeenkomstige periode van 1976.

Wat het onderzoek van de dossiers betreft — waarvan in feite het al dan niet welslagen van het beleid afhangt — is de toestand er heel wat duidelijker op geworden, aangezien eind november 1977 1 315 saneringspremies werden uitbetaald voor een totaal bedrag van 96 939 miljoen, tegenover slechts 296 premies voor een bedrag van 20 902 miljoen tijdens de overeenkomstige periode van het vorige jaar.

Het aantal aanvragen in de sector van de verhuis-, huur- en installatietoelagen lag in 1977 niet hoger dan in 1976. Nochtans beliep het totaal bedrag van de uitgekeerde premies 22 735 miljoen in 1977 tegenover slechts 7 755 miljoen tijdens de eerste elf maanden van 1976.

Het aantal aanvragen van bouw- en aankooppremies is lichtjes gestegen en het bedrag van de uitbetaalde premies blijft nagenoeg hetzelfde als in 1976 (zie bijlage 17).

4. Stadsvernieuwing*Vraag :*

Moet men niet voorzichtig te werk gaan om te vermijden dat de stadsvernieuwing voor de bouwpromotoren al te veel voordeel oplevert ?

Antwoord :

De stadsvernieuwing streeft in de eerste plaats naar vernieuwing van woningen in stedelijke centra waar gronden in verlaten wijken kunnen worden gerecupereerd.

Daar wordt voorrang verleend aan sociale en middelgrote woningen, die vaak werden verbannen naar onbebouwde zones buiten de agglomeraties.

Op die manier zal de promotie dikwijls geschieden door openbare maatschappijen voor sociale huisvesting.

Voor de andere bestemmingen (handel, private collectieve voorzieningen) blijft een beroep op privé-financiering noodzakelijk; toch wordt daar toezicht op uitgeoefend door definitieve vervreemding van de grond te weigeren en door de controle op de huur- of overdrachtprijzen.

De financiële supervisie over het geheel ligt echter in handen van de plaatselijke overheid, die als promotor van de stadsvernieuwing optreedt.

De sanctie voor eventuele misbruiken zou bestaan in de terugvordering van de toegekende subsidies.

F**HUISVESTINGSBELEID IN VLAANDEREN****I. — UITEENZETTING VAN DE STAATSECRETARIS VOOR SOCIALE ZAKEN**

De regionalisatie van de huisvesting biedt elk gewest de kans een beleid te voeren dat gericht is op de eigen

Réponse :

Il est exact que le retard enregistré dans le secteur des primes à l'assainissement était considérable en 1976. Cette situation était due à la nouvelle politique d'amélioration de l'habitat.

Cette politique est, d'ailleurs, couronnée de succès puisqu'au cours des onze premiers mois de 1977, 4 082 demandes de primes à l'assainissement avaient été introduites alors que, durant la période correspondante de 1976, il n'y avait eu que 2 655 demandes.

Cependant, en ce qui concerne le traitement des dossiers, qui conditionne en fait la réussite d'une politique, la situation est devenue plus claire puisque, à la fin de novembre 1977, 1 315 primes à l'assainissement avaient été liquidées pour un montant de 96 939 millions, alors qu'à la même époque l'année précédente, 296 primes seulement avaient été liquidées pour un montant de 20 902 millions.

Dans le secteur des allocations de déménagement, de loyer et d'installation, le nombre de demandes n'a pas augmenté en 1977 par rapport à 1976. Cependant, en 1977, le montant global des primes liquidées était de 22,735 millions alors qu'il n'était que de 7,755 millions pour les onze premiers mois de 1976.

En ce qui concerne les primes à la construction et à l'achat, le nombre de demandes s'est légèrement accru et les montants liquidés restent approximativement équivalents à ceux de 1976 (voir annexe 17).

4. Rénovation urbaine*Question :*

N'y aurait-il pas lieu de se montrer prudent pour éviter que la rénovation urbaine ne profite exagérément aux promoteurs immobiliers ?

Réponse :

La rénovation urbaine a pour but essentiel de rénover le logement en milieu urbain, où des espaces sont à récupérer dans des quartiers abandonnés.

La priorité y est accordée au logement social et moyen, souvent refoulé vers les zones vierges en dehors des agglomérations.

De la sorte, la promotion sera souvent effectuée par des sociétés publiques de logement social.

Pour ce qui est des autres utilisations (commerce, équipements collectifs privés), le recours au financement privé reste nécessaire, mais un contrôle s'exerce par le refus de l'aliénation définitive du sol et par le contrôle sur les prix pratiqués pour les loyers ou cessions.

La supervision financière de l'ensemble incombe cependant au pouvoir local promoteur de l'opération de rénovation.

En cas d'abus, la sanction serait le remboursement des subsides octroyés.

F**POLITIQUE DU LOGEMENT EN FLANDRE****I. — EXPOSE DU SECRETAIRE D'ETAT AUX AFFAIRES SOCIALES**

La régionalisation du logement donne à chaque région la possibilité de mener une politique axée sur ses besoins et

behoeften en prioritaire noden en zulks binnen het kader van de regionale begroting die sinds 1975 voor elk gewest wordt opgemaakt.

Aan dit geregionaliseerd huisvestingsbeleid in Vlaanderen wenst de Staatssecretaris in 1978 een duidelijker gestalte te geven door een gevoelige verhoging van de kredieten voor sociale huisvesting en door een grondige aanpassing van de huisvestingscode, inzonderheid wat de sector van de vernieuwbouw betreft.

Het Ministerieel Comité voor Vlaamse Aangelegenheden heeft reeds zijn principiële goedkeuring gegeven aan de gewestbegroting 1978 voor Vlaanderen. Deze voorstellen machtigen de Staassecretaris tot het aangaan van verbin-tenissen in het kader van de sociale huisvesting voor niet minder dan 15 miljard, die aldus zullen verdeeld worden :

- | | |
|---|----------------|
| 1. Nationale Maatschappij voor de Huisvesting | 11 000 000 000 |
| 2. Nationale Landmaatschappij | 4 000 000 000 |

In vergelijking met vorig jaar wordt voor 1978 aldus een verhoging van 2 600 000 000 voorzien — dit is 16 % — uitsluitend en alleen ter financiering van de beide huisvestingsmaatschappijen.

De programma's van deze maatschappijen kunnen aldus worden samengevat :

ses priorités propres, dans le cadre du budget régional qui est établi pour chaque région depuis 1975.

Le Secrétaire d'Etat entend donner, en 1978, une forme plus précise à cette politique régionalisée du logement en Flandre en accroissant sensiblement les crédits destinés aux logements sociaux et en procédant à une adaptation approfondie du Code du logement, plus particulièrement dans le secteur de la rénovation des immeubles.

Le Comité ministériel des Affaires flamandes a déjà donné son approbation de principe au budget régional de 1978 pour la Flandre. En vertu de ces propositions, le Secrétaire d'Etat est autorisé à contracter, pour le logement social, des engagements d'un montant de 15 milliards, à répartir comme suit :

- | | |
|--|----------------|
| 1. Société nationale du Logement ... | 11 000 000 000 |
| 2. Société nationale terrienne | 4 000 000 000 |

Par rapport à l'année précédente, une augmentation de 2 600 000 000, soit 16 %, est ainsi prévue pour le seul financement des deux sociétés de logement.

Le programme de celles-ci peut se résumer comme suit :

	Aankoop gronden Achat de terrains	Bouw van woningen Construction d'habitations	Aantal woningen Nombre d'habitations
N. M. H. — S. N. L.	1 000 000 000 F	10 000 000 000 F	6 000 (1) (+ 600)
N. L. M. — S. N. T.	120 000 000 F	3 880 000 000 F	2 500 (2)
Totalen. — Totaux ...	1 120 000 000 F	13 880 000 000 F	8 500

(1) Te splitsen in huursector : 5 400 (+ 400 t.o.v. 1977) en BA2 sector : 600 (+ 200 t.o.v. 1977).

(2) te splitsen in : particulieren : 750 woningen; groepsbouw : 1 500 woningen; buiten programma : 250 woningen.

Het programma van de sociale huisvestingssector in Vlaanderen dient te worden aangevuld met 366 000 000 F ter betaling van de interest die door de Staat wordt gedragen voor de leningen welke, overeenkomstig de terzake geldende besluiten, via het Woningsfonds van de Bond der Kroostrijke Gezinnen van België worden toegestaan. Hierdoor wordt de financiering mogelijk gemaakt van 2 447 bijkomende woningen, afgezien van de sociale woningen, welke premiegerechtigden op eigen krachten zullen bouwen. Dit laatste aantal is uiteraard moeilijk te voorspellen, maar kan op 3 à 4 000 geraamd worden.

Wet Brunfaut

Er wordt een krediet van 2 500 000 000 F uitgetrokken voor de uitvoering van aanpassings- en uitrustingswerken van de sociale woonwijken op grond van artikel 33 van de huisvestingscode (wet Brunfaut).

(1) Se répartissant entre le secteur de la location : 5 400 (+ 400 par rapport à 1977) et le secteur BA2 : 600 (+ 200 par rapport à 1977).

(2) se répartissant entre : constructions de particuliers : 750 habitations; constructions de groupe : 1 500 habitations; hors programme : 250 habitations.

Le programme dans le secteur du logement social en Flandre doit être complété par un montant de 366 millions de F destiné au paiement des intérêts supportés par l'Etat pour des emprunts accordés, conformément aux arrêtés en vigueur, par l'intermédiaire du Fonds de logement de la Ligue des familles nombreuses de Belgique. Cette somme permet le financement de 2 447 habitations supplémentaires, indépendamment des logements sociaux que les bénéficiaires de la prime bâtiront de manière autonome. Le nombre de ceux-ci est évidemment difficile à prévoir, mais peut être évalué de 3 à 4 000.

Loi Brunfaut

Un crédit de 2 500 000 000 F est inscrit pour l'exécution de travaux d'aménagement et d'équipement des quartiers d'habitations sociales en vertu de l'article 33 du Code du logement (Loi Brunfaut).

In de voorgaande jaren werden de hierna vermelde bedragen vastgelegd voor het Vlaamse landgedeelte :

Au cours des années qui viennent de s'écouler ont été engagés pour la partie flamande du pays, les montants suivants :

Provincie — Province	Dienstjaar 1973 — Exercice 1973	Dienstjaar 1974 — Exercice 1974	Dienstjaar 1975 — Exercice 1975	Dienstjaar 1976 — Exercice 1976	Dienstjaar 1977 — Exercice 1977
Antwerpen. — Anvers	156 284 729	153 686 161	275 926 261	190 301 131	392 054 227
West-Vlaanderen. — Flandre occidentale .	331 586 609	442 385 620	274 142 309	734 397 873	539 826 469
Oost-Vlaanderen. — Flandre orientale .	208 112 917	206 532 832	262 957 178	373 971 995	420 068 619
Limburg. — Limbourg	162 103 329	165 970 348	254 987 611	292 811 494	277 587 672
Vlaams Brabant. — Brabant flamand ...	110 575 742	163 981 752	158 886 853	218 166 709	395 452 008
Totalen. — Totaux .	968 663 326	1 132 556 713	1 226 900 212	1 809 649 202	2 024 988 995

Premies en toelagen in Vlaanderen :

Primes et subventions en Flandre :

Premie — Prime	Aanvragen — Demandes			Toekenningen — Octrois		
	1975	1976	1977	1975	1976	1977
Bouwpremie. — Prime de construction	16 149	18 499	14 477	11 560	13 046	13 073
Kooppremie. — Prime d'achat	3 335	4 445	3 959	5 131	4 809	6 076
Saneringspremie. — Prime d'assainissement	2 135	2 504	1 981 (1)	1 105	1 542	1 396 (1)
Slooptoelage. — Subvention de démolition	1 238	1 236	982 (2)	834	773	651 (2)
<i>Ontruiming ongezonde woningen. — Evacuation d'habitations insalubres.</i>						
Verhuistoelage. — Subvention de déménagement	697	521	597 (1)	597	373	183 (1)
Huurtoelage. — Subvention-loyer	511	431	597 (1)	289	264	172 (1)
Installatietoelage. — Subvention d'installation	511	431	597 (1)	300	277	183 (1)
<i>Bejaarden. — Personnes âgées</i>						
Verhuistoelage + Installatietoelage. — Subvention de déménagement + subvention d'installation	439	661	1 408 (1)	269	182	914 (1)
Huurtoelage. — Subvention-loyer	439	661	1 408 (1)	180	127	714 (1)
Artikel 69 (gemeenten) — Article 69 (communes)				aantal bij ministerieel besluit ongezond verklaarde woningen — Nombre d'habitations déclarées insalubres par arrêté ministériel		
Aanvragen. — Demandes	61	39	21 (1)	—	—	—
Aantal woningen. — Nombre d'habitations	763	327	230 (1)	765	327	230 (1)
Artikel 66 (bouwmaatschappijen) — Article 66 (sociétés de construction)				aantal bij ministerieel besluit ongezond verklaarde woningen — Nombre d'habitations déclarées insalubres par arrêté ministériel		
	—	1	—	—	4	—

(1) Tot en met 30 november 1977.

(2) Officieus.

(1) Jusqu'au 30 novembre 1977 inclus.

(2) Chiffre officieux.

Voor 1978 is een krediet van 321 000 000 F uitgetrokken voor bouwpremies (wet De Taye), waarvan het aantal geraamd wordt op 20 000, voor zover de huidige voorwaarden behouden blijven.

Aan de hand van de cijfers van het N.I.S kan worden vastgesteld dat de evolutie van het bouwtempo in Vlaanderen zich als volgt voordoet :

1974	...	...	65 000	bouwvergunningen
1975	...	...	57 000	bouwvergunningen
1976	...	...	76 183	bouwvergunningen

Gedurende de eerste acht maanden van 1977 werd de bouw aangevat van 46 240 woningen, hetzij een gemiddelde van 5 780 woningen per maand. Op basis van dit gemiddelde zou de jaarlijkse produktie in 1977 69 360 woningen bereiken, hetgeen, ondanks de economische crisis, voortreffelijk is.

Wetgeving en reglementering

In de wetgeving, met name in de Huisvestingscode, werden geen veranderingen aangebracht in de loop van de jongste twee jaar, althans indien men de invoering van een titel II « Bijzondere bepalingen voor het Waalse gewest » bij de wet van 19 juli 1976 buiten beschouwing laat. Deze laatste wet is evenwel in zoverre belangrijk dat het hier gaat om de eerste « gewestwet » in België, waarmee bedoeld wordt een wet die, in het raam van de toenmalige voorlopige gewestvorming, uitsluitend van kracht was (en nog is) in het Waalse gewest.

In de loop van het jaar 1977 werden, door de voorganger van de Staatssecretaris, enkele wijzigingen aangebracht in het koninklijk besluit van 10 augustus 1967 genomen in uitvoering van bovenvermelde Huisvestingscode, betreffende het verlenen van de staatswaarborg voor goede afloop op de terugbetaling van hypotheecaire leningen die toegestaan worden voor het aankopen of voor het bouwen van volkswoningen, kleine landeigendommen of daarmee gelijkgestelde woningen. Essentieel ging het over het optrekken van het maximumbedrag der leningen en van de verkoopwaarde der woningen.

Anderdeels werden de Staatssecretaris en zijn collega's vlak na hun amtsaanvaarding genoopt het huidige huurstelsel in de sociale woningsector te verlengen tot 30 juni e.k., in afwachting van de voltooiing van een grondige studie welke zowel bij het Bestuur voor de Huisvesting als bij de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting aan de gang was.

In de loop van verleden jaar hebben enkele merkwaardige documenten het licht gezien. Daaronder behoren de resultaten van de tienjaarlijkse enquête en de raming van de woonbehoeften in België, beide van het Nationaal Instituut voor de Huisvesting, alsook de gebundelde adviezen 1976-1977 van de Hoge Raad van het N.I.H. tot de meest interessante wat de sector van de huisvesting betreft. Terzelfder tijd werden verschillende wetsvoorstellen aanhangig gemaakt die ertoe strekken de Huisvestingscode aan te vullen of te verbeteren.

Opvallend was dat de grondgedachte van de auteurs van deze voorstellen dezelfde is als die welke uit de resultaten van voormelde enquête te halen valt of in ettelijke adviezen van de Hoge Raad tot uiting komt.

Die grondgedachte kan als volgt worden samengevat : meer dan de helft van het woonbestand in het Vlaamse gewest is aan sloping (15 %) of aan sanering (25 %) of aan aanpassing (15 %) toe en deze percentages blijken nog toe te nemen ondanks de vele inspanningen, onder vorm van nieuwbouw of vernieuwbouw, al dan niet met toekenning van voordelen.

Pour 1978 un crédit de 321 000 000 de F est inscrit au titre des primes de construction (loi De Taye), le nombre de celles-ci étant estimé à 20 000, pour autant que les conditions actuelles soient maintenues.

Les chiffres de l'I.N.S. permettent de constater que le rythme de la construction en Flandre évolue comme suit :

1974	...	...	65 000	permis de bâtir
1975	...	...	57 000	permis de bâtir
1976	...	...	76 183	permis de bâtir

Durant les huit premiers mois de 1977 a été entamée la construction de 46 240 logements, soit une moyenne de 5 780 habitations par mois. Sur la base de cette moyenne la production annuelle pour 1977 atteindrait 69 360 habitations, ce qui, eu égard à la crise économique, est excellent.

Législation et réglementation

La législation, en l'occurrence le Code du logement, n'a pas subi de modifications au cours des deux dernières années, du moins s'il est fait abstraction de l'insertion d'un Titre II « Dispositions particulières à la région wallonne » dans la loi du 19 juillet 1976. Cette loi est d'autant plus importante qu'il s'agit de la première « loi régionale » en Belgique, ce qui signifie qu'il s'agit d'une loi qui, dans le cadre de la régionalisation provisoire de l'époque, était (et est encore) exclusivement applicable dans la région wallonne.

Au cours de l'année 1977, le prédécesseur du Secrétaire d'Etat a apporté quelques modifications à l'arrêté royal du 10 août 1977 pris en exécution du Code du logement précité et relatif à l'octroi de la garantie de bonne fin de la part de l'Etat sur le remboursement des prêts hypothécaires accordés pour l'achat ou la construction d'habitations sociales, de petites propriétés terriennes ou d'habitations assimilées. Il s'agit essentiellement du relèvement du montant maximum des prêts et de la valeur vénale des habitations.

Par ailleurs, le Secrétaire d'Etat et ses collègues se sont vus contraints, immédiatement après leur entrée en fonction, de proroger jusqu'au 30 juin prochain, le régime actuel des baux à loyer dans le secteur des habitations sociales, en attendant l'achèvement d'une étude approfondie, en cours tant à l'Administration du logement qu'à la Société nationale du logement.

Quelques documents remarquables ont été publiés au cours de l'année écoulée. Parmi ceux-ci, les résultats de l'enquête décennale ainsi que l'estimation des besoins en logements de la Belgique, documents établis par l'Institut national du logement, et le recueil 1976-1977 des avis du Conseil supérieur de l'I.N.L. figurent parmi les plus intéressants en ce qui concerne le secteur du logement. Dans le même temps ont été déposées diverses propositions de loi tendant à compléter ou à améliorer le Code du logement.

Il est frappant que les auteurs de ces propositions se soient fondés sur la même constatation que celle qui se dégage des résultats de l'enquête précitée, ainsi que des innombrables avis du Conseil supérieur.

Cette constatation peut se résumer comme suit : plus de la moitié des logements de la région flamande doivent être démolis (15 %), assainis (25 %) ou adaptés (15 %) et ces pourcentages augmentent encore en dépit des nombreux efforts de construction ou de rénovation bénéficiant ou non d'avantages.

Opvallend in dit verband zijn de cijfers met betrekking tot de leegstaande woningen, inzonderheid in de agglomeraties. Een verantwoorde huisvestingspolitiek kan aan dit jammerlijke verschijnsel niet voorbijgaan. Nochtans mag niet uit het oog worden verloren dat in verschillende subgewesten van Vlaanderen tijdens de eerstvolgende jaren er nog een acute nood aan aanvullende nieuwbouw zal bestaan, de vervangnieuwbouw vanzelfsprekend niet te na gesproken. Het kwam er derhalve op aan ten spoedigste de oorzaken van die toestand op te sporen en er de passende heelmiddelen voor te vinden. Uit de voornoemde enquêtes en ook uit een aanvullende spoedenquête, kon worden opgemaakt dat op verschillende vlakken moet ingegrepen worden voor zover dit materieel mogelijk is.

Zo moeten maatregelen getroffen worden :

— op het wetgevende vlak, waarbij in de code nieuwe bepalingen worden ingevoegd ter bestrijding van de voortschrijdende verkommering van het woonbestand;

— en op het reglementerende vlak, waarbij binnen het raam van de huidige code, bij koninklijk besluit een drietal belangrijke verbeteringen worden doorgevoerd met betrekking tot het premiestelsel inzake de bouw, de aankoop en de sanering.

Verder dient te worden overgegaan tot een nauwkeurige telling, catalogering en lokalisering van alle ongezonde (verbeterbare en onverbeterbare) en gezonde maar functioneel onaangepaste woningen, dit om over een praktisch en hanteerbaar instrument te beschikken zowel op het niveau van het gewest, als op dat van de gemeente of stad.

Ook dient een algemene inspanning te worden gedaan op het vlak van de informatie en de overreding, zowel wat de informatie betreft nopens de al dan niet verbeterde voordelen en mogelijkheden geboden door de betrokken overheden als inzake de motivering, die zowel de plaatselijke overheden als de betrokken eigenaars en huurders van ongezonde woningen zou moeten bezielen.

Tenslotte dient bij dit alles eveneens gedacht te worden aan de ernstige scholing of bijscholing van een voldoende aantal vaklui en ondernemers met het oog op een toename van de vernieuwbouw.

Hierbij is de Staatssecretaris zo vrij de term « vernieuwbouwvloegen » te introduceren.

Wat het wettelijk aspect betreft kan nu al worden vastgesteld dat een voorontwerp van wet, ter aanpassing en aanvulling van de Huisvestingscode, geldig voor het Vlaamse gewest, via een werkgroep van het Ministerieel Comité voor Vlaamse Aangelegenheden werd voorbereid en inmiddels klaar ligt voor bespreking op dit niveau, met inbegrip van het inmiddels ontvangen advies van de Inspectie van Financiën.

Dit ontwerp zal zo spoedig mogelijk aan de commissie ter bespreking worden voorgelegd.

In bedoeld ontwerp zal heel wat aandacht worden besteed aan modellen tot verbetering en herwaardering van het woonbestand, met behulp zowel van de privé-sector als van de overheid.

Ook de drie vermelde ontwerpen van koninklijk besluit liggen thans klaar voor bespreking op regeringsniveau. Zij strekken er vooral toe, de inkomensgrenzen aan te passen aan de vereisten van onze tijd en het premiestelsel aantrekkelijker te maken, een en ander in het licht van de gewijzigde omstandigheden, zoals de aanzienlijke stijging van de bouwkosten tijdens de jongste jaren.

* * *

Les chiffres concernant les logements inoccupés, notamment dans les agglomérations, sont impressionnants. Cette déplorable situation ne peut être négligée dans une politique du logement bien comprise. Il ne peut cependant être perdu de vue que plusieurs sous-régions de Flandre connaîtront encore au cours des prochaines années un important besoin de logements nouveaux, sans oublier les constructions nouvelles de remplacement. Il importait, dès lors, de déceler au plus tôt les causes de cette situation et d'y apporter les remèdes adéquats. Les enquêtes précitées ainsi qu'une enquête complémentaire urgente ont fait apparaître la nécessité d'intervenir en divers domaines pour autant que cela soit matériellement possible.

C'est ainsi que des mesures s'imposent :

— sur le plan législatif, par l'insertion dans le code de nouvelles dispositions en vue d'enrayer le délabrement de l'habitat;

— et sur le plan réglementaire, par l'apport, par arrêté royal, de trois améliorations au code actuel en ce qui concerne le régime des primes à la construction, à l'acquisition et à l'assainissement.

Il convient en outre de procéder au recensement précis, à l'inventaire et à la localisation de toutes les habitations insalubres (améliorables et non améliorables) et salubres mais fonctionnellement inadaptées, afin de disposer d'un instrument pratique et maniable au niveau de la région au même titre qu'à celui de la commune ou de la ville.

Il importe également de consentir un effort général sur le plan de l'information et de la persuasion tant en matière d'information concernant les avantages et possibilités, améliorés ou non, offerts par les pouvoirs publics qu'en ce qui concerne la motivation qui devrait animer les pouvoirs locaux ainsi que les propriétaires et locataires d'habitations insalubres.

Enfin, il convient d'envisager, indépendamment de tout cela, une formation ou un recyclage sérieux d'un nombre suffisant d'hommes de métier et d'entrepreneurs en vue de développer la rénovation.

Le Secrétaire d'Etat a lancé à ce propos l'expression « équipes de rénovation de la construction ».

En ce qui concerne l'aspect légal, il est possible de constater dès à présent qu'un avant-projet de loi adaptant et complétant le Code du logement et applicable à la région flamande a été préparé par un groupe de travail du Comité ministériel des Affaires flamandes. Cet avant-projet est prêt à être discuté à ce niveau, de même que l'avis reçu entretemps de l'Inspection des Finances.

Ce projet sera soumis à la Commission le plus tôt possible.

Le projet précité se penchera attentivement sur des modèles d'amélioration et de revalorisation des logements existants, avec l'aide tant du secteur privé que des pouvoirs publics.

Les trois projets d'arrêtés royaux précités sont également prêts à être discutés au niveau gouvernemental. Ils visent surtout à adapter les plafonds de revenus aux exigences de notre temps et à rendre le système de primes plus attractif, l'un et l'autre à la lumière des modifications de circonstances intervenues, comme la hausse considérable du coût de la construction au cours des dernières années.

* * *

Een heel andere aangelegenheid, die eveneens bij koninklijk besluit moet geregeld worden, is de huurregeling van de sociale woningen die verlengd werd tot 30 juni e.k. Hierbij zijn zowat 75 000 woningen betrokken.

Sedert enkele weken zijn de besluiten van het Bestuur voor de Huisvesting en ook van de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting beschikbaar. Beide hebben, voortgaande op hun zeer talrijke bevindingen, elk een ontwerp van huurstelsel ontwikkeld dat tot doel heeft de nadelen van de huidige regeling verhelpen.

Enkele van die nadelen zijn bekend :

— de huurwaarde van oude huurwoningen (vooral van de 12 000 van vóór 1940) werd nooit geactualiseerd, waardoor heel wat bewoners een al te lage huur betalen naar verhouding van de werkelijke huurwaarde;

— hieruit vloeien geleidelijk aan financiële moeilijkheden voort voor de betrokken maatschappijen, hetgeen dan weer verwaarlozing van de onderhoudswerken tot gevolg heeft;

— de snel stijgende bouwkosten van de jongste jaren hebben een gevoelige discrepantie in de huren teweeggebracht tussen gelijkwaardige en zelfs bijna identieke woningen, gebouwd met 2 à 3 jaar tijdsverschil;

— de hogere prijs die kan gevraagd worden aan huurders met een inkomen dat de algemene inkomensgrens beduiden overschrijdt bedraagt amper 60 % van de « normale » prijs, maar aangezien die reeds te laag is voor een groot gedeelte der woningen is die hogere prijs vanzelfsprekend ook onvoldoende.

De moeilijkheid ligt nu niet alleen in de keuze tussen één van beide stelsels, maar ook in de aanpassing van de parameters welke, zowel in het ene als in het andere geval bepalend zijn voor het bereiken van het gewenste evenwicht tussen de huurders, tussen de maatschappijen en tussen de verschillende woningtypes, met inachtneming van de financiële draagkracht van de bewoners en van het financiële evenwicht van de maatschappijen (beide in absolute termen). Bovendien moet aan de organieke beweeglijkheid van deze parameters gedacht worden opdat bijsturing geen al te moeilijke opgave zou worden.

Besprekingen hieromtrent zijn thans aan de gang, zodat in de komende dagen een keuze zal kunnen gemaakt worden.

* * *

De Staatssecretaris ontveinst zich niet dat binnen het kader van zijn bevoegdheid inzake « sociale aangelegenheden », zijn opdracht op het gebied van de huisvesting niet de minst zware is, vooral omdat het een domein betreft dat de mensen — en meteen hun afgevaardigden — rechtstreeks raakt. Maar het besef dat hij op zoveel gebieden waar noden bestaan, iets kan doen sterkt hem bij het vervullen van deze omvangrijke taak.

II. — BESPREKING

1. Het premiestelsel

Vraag :

Nadere toelichting wordt gevraagd nopens :

Une toute autre question, qui doit également être réglée par arrêté royal, est le régime des baux à loyer des habitations sociales; ce régime a été prorogé jusqu'au 30 juin prochain. Quelque 75 000 habitations sont concernées.

Les conclusions de l'Administration du logement et de la Société nationale du logement sont disponibles depuis quelques semaines. Ces deux organismes ont élaboré chacun, en se basant sur de très nombreuses constatations, un projet de régime de baux à loyer qui a pour but de remédier aux inconvénients du régime actuel.

Quelques-uns de ces inconvénients sont bien connus :

— la valeur locative des anciennes habitations destinées à la location, notamment les 12 000 logements datant d'avant 1940 n'a jamais été actualisée; bon nombre de locataires paient donc un loyer bien trop bas comparativement à la valeur locative réelle;

— il en résulte progressivement des difficultés financières pour les sociétés en cause avec, pour corollaire, des négligences sur le plan des travaux d'entretien;

— la hausse rapide du coût de la construction au cours de ces dernières années a entraîné une distorsion considérable entre les loyers de logements équivalents, voire presque identiques, lesquels ont été construits à deux ou trois années d'intervalle;

— le supplément de loyer exigible de la part de locataires qui ont un revenu dépassant sensiblement le plafond général de revenus, ne s'élève qu'à 60 % du loyer « normal », mais comme ce dernier est déjà trop bas pour un grand nombre des logements, cette majoration de 60 % est évidemment également insuffisante.

Or, la difficulté réside non seulement dans le choix entre l'un des deux systèmes, mais également dans l'adaptation des paramètres qui, dans l'un et l'autre cas, sont déterminants pour l'obtention de l'équilibre souhaitable entre le locataire, entre les sociétés et entre les différents types d'habitations, compte tenu des ressources pécuniaires des habitants et de l'équilibre financier des sociétés, tous deux en termes absolus. Au surplus, il convient d'assurer la mobilité organique de ces paramètres pour qu'il ne soit pas par trop malaisé d'y apporter des correctifs.

Des discussions à ce sujet sont actuellement en cours de sorte qu'un choix peut être attendu au cours des prochains jours.

* * *

Le Secrétaire d'Etat ne se dissimule pas que, dans le cadre de ses attributions en matière d'« affaires sociales », sa mission dans le domaine du logement n'est pas la moins lourde à assumer, d'autant plus qu'il s'agit là d'un domaine touchant directement à la fois les gens et, en même temps, leurs représentants. Cependant, le Secrétaire d'Etat se rend compte qu'il peut agir dans beaucoup de domaines où des besoins se font sentir et cela lui donne la force nécessaire pour remplir sa mission.

II. — DISCUSSION

1. Le système des primes

Question :

Des précisions sont demandées concernant :

a) de noodzakelijke aanpassing van het bouw- en aankooppremiestelsel, vooral op het stuk van :

- het verhogen der inkomensgrenzen;
- het optrekken van de basispremie;

b) de verbetering van de maatregelen met het oog op de gezondmaking van de woningen, met inbegrip van het invoeren van een aankooppremie gekoppeld aan een saneringspremie.

Antwoord :

In afwachting van een wetswijziging zal het huidige stelsel (zie bijlage 20) worden aangepast.

De teksten zijn vrijwel klaar.

a) Bouw- en aankooppremie : de inkomensgrenzen worden aangepast en het aftreksysteem, o.m. wat de looptijd betreft, wordt verbeterd.

De basispremie wordt opgetrokken en het systeem van de degressieve premies wordt verbeterd. Gedacht wordt aan aanmoedigingspremies voor een betere energetische isolatie via dubbele beglazing en waterbesparende regenputten.

b) Saneringspremie : het regime wordt gevoelig verbeterd, vooral voor zeer bescheiden inkomens, met het oog op het dreef brengen van een vernieuwbouwprogramma.

Vraag :

Wat de bouwpremies betreft, is er vertraging bij de afhandeling der dossiers en bij de uitbetaling.

Antwoord :

Het overleg met de Minister van Openbare Werken voor de uitbreiding van de personeelsformatie gaat verder.

De vertraging is vaak te wijten aan andere besturen (zoals de administratie der belastingen) of aan de betrokkenen zelf.

2. Infrastructuurwerken in sociale woonwijken

Vraag :

Er is gebrek aan coördinatie op het vlak van de infrastructuurwerken in sociale woonwijken.

Antwoord :

Er is een zekere coördinatie — die reeds vruchten heeft opgeleverd — op het gebied van de aanvullende nutsvoorzieningen in sociale woonwijken. De pogingen om tot een betere coördinatie te komen worden voortgezet.

Vragen :

De wet Brunfaut moet worden verbeterd, inzonderheid wat de rol der intercommunales betreft.

* * *

Uitleg wordt gevraagd over de gebrekkige uitrusting van de sociale woonwijken, inzonderheid op het gebied van de speelpleintjes.

a) l'adaptation nécessaire du système de primes à la construction et à l'achat, surtout en ce qui concerne :

- le relèvement des plafonds de revenus;
- le relèvement de la prime de base;

b) l'amélioration des mesures visant à l'assainissement des habitations, y compris l'instauration d'une prime d'achat liée à une prime d'assainissement.

Réponse :

En attendant une modification de la loi, le système actuel (voir annexe 20) sera adapté.

Les textes sont quasi prêts.

a) Pour les primes de construction et d'achat, les plafonds de revenus seront adaptés et le système de la déductibilité sera amélioré, notamment en ce qui concerne la durée.

La prime de base sera relevée et le système des primes dégressives sera amélioré. On envisage l'octroi de primes d'encouragement pour l'amélioration de l'isolation thermique par des doubles vitrages et pour les citernes d'eau de pluie permettant des économies d'eau.

b) Prime à l'assainissement : le régime est amélioré considérablement, surtout pour les revenus très modestes, en vue de la mise en œuvre d'un programme de rénovation des habitations.

Question :

En ce qui concerne les primes à la construction, le traitement des dossiers et le paiement s'effectuent avec retard.

Réponse :

La concertation avec le Ministre des Travaux publics en vue de l'extension du cadre du personnel se poursuit.

Les retards sont souvent imputables à d'autres administrations, comme les contributions, ou aux intéressés eux-mêmes.

2. Travaux d'infrastructure dans les quartiers d'habitations sociales

Question :

Les travaux d'infrastructure dans les quartiers d'habitations sociales sont insuffisamment coordonnés.

Réponse :

Il existe une certaine coordination — qui s'est déjà révélée fructueuse — dans le domaine des équipements complémentaires des quartiers d'habitations sociales. Les efforts en vue d'améliorer la coordination sont poursuivis.

Questions :

La loi Brunfaut doit être améliorée, plus particulièrement en ce qui concerne le rôle des intercommunales.

* * *

On demande des précisions concernant l'équipement des quartiers d'habitations sociales, notamment en ce qui concerne les aires de jeux.

Antwoord :

De Huisvestingscode zal tamelijk grondig aangepast worden voor het Vlaamse gewest.

De toepassing van de wet Brunfaut zal uitgebreid worden, o.m. tot vernieuwbuurwijken en tot kleinere gemeenten. De stratificatie der woningtypes zal worden verbeterd en een betere samenwerking met de intercommunales en gemeenten zal worden gerealiseerd.

Daarbij zal echter steeds rekening moeten worden gehouden met de budgettaire mogelijkheden.

3. Vernieuwbouw

Vragen :

Welk zijn de activiteiten van de erkende bouwmaatschappijen op het gebied van de vernieuwbouw ?

De wetgeving inzake de ongezonderklaring en/of onbewoonbaarverklaring van krotwoningen door de burgemeesters is onvolmaakt.

* * *

Er wordt gepleit voor :

a) een degelijke subsidiëring van de gemeenten voor het omvormen van ongezonder woningen tot behoorlijke bejaardenwoningen, eventueel via het O. C. M. W.;

b) het scheppen van de mogelijkheid voor bouwmaatschappijen om, via huurcelen op lange termijn, ongezonder woningen te saneren;

c) het invoeren van een aankooppremie voor bestaande, bescheiden woningen;

d) het permanent bijhouden van de inventaris van leegstaande of ongezonder woningen in het Vlaamse gewest, vooral van die waarvan de eigenaars verwaarlozing in de hand werken, dit met het oog op een mogelijke beteugeling van dergelijke handelingen;

e) de mogelijke indeplaatsstelling van de gemeenten t.a.v. verwaarlozende eigenaars.

Antwoord :

1° Ondanks sommige raakpunten moet vernieuwbouw niet verward worden met stadskernvernieuwing, die onder de bevoegdheid valt van de Staatssecretaris voor Streek-economie.

2° Op 1 700 000 woningen zijn er 900 000 die ofwel voor afbraak in aanmerking komen (240 000), ofwel ongezonder maar verbeterbaar of nog, gezond maar functioneel onaanpast zijn (samen 660 000).

3° De nieuwe code voor Vlaanderen zal de sloping van krotten via erkende vennootschappen en gemeenten in de hand werken. Ook geïsoleerde krotten zullen bij de operaties kunnen betrokken worden.

4° De notie « ongezonder, verbeterbaar » wordt verruimd tot « functioneel onaanpast ».

5° Die beide woningsoorten zullen in aanmerking komen voor een verbeterd premiesysteem.

6° De bouwmaatschappijen zullen kunnen aankopen om te saneren of aan te passen, maar ook huurcelen op lange termijn mogen afsluiten met het oog op sanering. Uiteraard zullen hierbij economische en sociale overwegingen een rol spelen.

Réponse :

Le Code du Logement fera l'objet d'une adaptation assez profonde pour la région flamande.

L'application de la loi Brunfaut sera étendue, notamment aux quartiers rénovés et à des quartiers plus petits dans de plus petites communes. La classification des types d'habitations sera améliorée et une meilleure coopération avec les intercommunales sera réalisée.

A cet égard, il faudra cependant toujours tenir compte des possibilités budgétaires.

3. Rénovation des habitations

Questions :

Quelles sont, en matière de rénovation des habitations, les activités des sociétés de construction agréées ?

La législation qui confie aux bourgmestres les déclarations d'insalubrité et/ou d'inhabitabilité des taudis est imparfaite.

* * *

Un membre préconise :

a) un subventionnement convenable de la part des communes en ce qui concerne la transformation d'habitations insalubres en bonnes habitations pour personnes âgées, éventuellement par le canal des C. P. A. S.;

b) l'octroi aux sociétés de construction de la possibilité d'assainir des habitations insalubres grâce à des baux à long terme;

c) l'instauration d'une prime à l'achat d'habitations modestes existantes;

d) la mise à jour permanente de l'inventaire des habitations vides ou insalubres de la région flamande, surtout celles dont les propriétaires favorisent le délabrement, de manière à pouvoir éventuellement réprimer de tels agissements;

e) la possibilité de subroger les communes aux propriétaires défaillants.

Réponse :

1° Malgré certains points communs, la rénovation des habitations ne peut être confondue avec la rénovation du centre des villes, qui relève des attributions du Secrétaire d'Etat à l'Economie régionale.

2° Selon les chiffres de base, sur 1 700 000 habitations, 900 000 sont considérées soit comme à démolir (240 000), soit comme insalubres mais améliorables, ou encore comme salubres mais inadaptées du point de vue fonctionnel (660 000 au total).

3° Le nouveau Code du Logement pour la Flandre favorisera la démolition des taudis par le canal des sociétés agréées et des communes. Les taudis isolés pourront également faire l'objet de ces opérations.

4° La notion d'habitation « insalubre mais améliorable » sera étendue à celle d'habitation « inadaptée du point de vue fonctionnel ».

5° Ces deux catégories d'habitations bénéficieront d'une amélioration du système de primes.

6° Les sociétés de construction pourront acheter en vue d'assainir ou d'adapter, mais elles pourront aussi conclure des baux à long terme en vue d'assainir. Il est évident que des considérations économiques et sociales interviendront en l'occurrence.

7° Een aankooppremie voor een bestaande ongezone maar verbeterbare woning zal kunnen samengevoegd worden met een saneringspremie en/of -lening, uiteraard voor bescheiden woningen en voor personen met bescheiden inkomsten.

8° Dank zij het « plan Spitaels » kan een groot project opgezet worden tot telling, catalogering en localisatie van bovenvermelde groep van 900 000 woningen. Dit wordt dan een praktisch instrument zowel voor het gewestelijk beleid als voor elke gemeente afzonderlijk.

9° Het vormen van vernieuwbouwploegen wordt in de hand gewerkt.

4. Huurstelsel

Vragen :

Het huurstelsel in de sector der sociale woningen moet herzien worden wegens de nadelen van het huidige systeem.

De huurtoelagen moeten langer worden uitbetaald aan de bejaarden. Het bedrag ervan dient te worden aangepast.

* * *

Huurtoelagen moeten worden verleend niet alleen aan bejaarden (vanaf 60 j.) en aan gehandicapten maar ook voor tijdelijke inhuring tijdens saneringswerken.

Antwoord :

Het huidige stelsel werd reeds drie maal verlengd. Het nieuwe stelsel, waaromtrent twee studies worden gemaakt (door de N. M. H. en door het Bestuur) die thans vrijwel voltooid zijn, zal streven naar een beter evenwicht tussen de onderscheidene ingrijpende factoren (huurwaarde van de woningen na actualisering, leeftijd van de woningen, kostprijs van de woningen, inkomen van de bewoners, financieel evenwicht van de vennootschappen, enz.).

Een verevening via een fonds alsook een huurgewinningspremie voor sociale gevallen worden in uitzicht gesteld.

Wat de huurtoelage betreft zal de mogelijkheid tot levenslange verlenging voor de bejaarden desnoods met vermindering van de toelage onderzocht worden.

Gezien de budgettaire weerslag dient soms gekozen te worden tussen verschillende interessante voorstellen van toelagen of premies en moet er ook worden overgegaan tot een spreiding in de tijd.

5. Herstructurering van de erkende bouwmaatschappijen

Vraag :

Welk zijn de eventuele plannen betreffende een fusie van of een samenwerking tussen de N. L. M. en de N. M. H. ?

Zou het voorgenomen subgewest geen rol kunnen spelen op het stuk van de sociale huisvesting i.p.v. de huidige erkende maatschappijen ?

Antwoord :

De herstructurering van de erkende bouwmaatschappijen zal in twee fasen geschieden : tijdens de eerste fase zullen de vrijwillige fusies worden aangemoedigd; indien dit niet voldoende resultaten oplevert, zullen tijdens de tweede fase fusies opgelegd worden.

7° Une prime à l'achat d'une habitation existante considérée comme insalubre mais améliorable pourra être cumulée avec une prime et/ou un prêt d'assainissement, évidemment pour des habitations modestes et au bénéfice de personnes à faibles revenus.

8° Grâce au « plan Spitaels », il sera possible de mettre en œuvre un grand projet de recensement, de mise en catalogue et de localisation du groupe précité de 900 000 habitations. Il en résultera un instrument pratique, tant pour la politique régionale que pour chaque commune en particulier.

9° La création d'équipes de rénovation des habitations sera favorisée.

4. Régime des loyers

Questions :

Il convient de revoir le régime des loyers dans le secteur des habitations sociales en raison des inconvénients du régime actuel. Les allocations de loyer doivent être liquidées plus longtemps aux personnes âgées et leur montant doit être adapté.

* * *

Les allocations de loyer doivent être accordées non seulement aux personnes âgées (à partir de 60 ans) et aux handicapés, mais aussi pour la location d'un logement provisoire pendant les travaux d'assainissement.

Réponse :

Le régime actuel a déjà été prorogé à trois reprises. Le nouveau régime, qui fait l'objet de deux études en voie d'achèvement (de la part de la S. N. L. et de l'administration), devra rechercher un meilleur équilibre entre les diverses composantes (valeur locative des habitations, revenu des occupants, équilibre financier de la société, etc.).

Un système de compensation par le biais d'un fonds est envisagé, ainsi qu'une prime d'adaptation au loyer pour les cas sociaux.

Quant à l'allocation de loyer, la possibilité de sa prorogation à vie, avec réduction éventuelle de l'allocation, sera envisagée en faveur des personnes âgées.

En raison de l'incidence budgétaire, il importe parfois de choisir entre diverses propositions intéressantes en matière d'allocations ou de primes et de procéder à un étalement dans le temps.

5. Restructuration des sociétés de construction agréées

Question :

Quels sont les projets éventuels de fusion ou de coopération entre la S. N. T. et la S. N. L. ?

La sous-région envisagée ne pourrait-elle jouer un rôle dans le domaine du logement social au lieu des sociétés agréées actuelles ?

Réponse :

La restructuration des sociétés de construction agréées s'opérera en deux phases.

Au cours de la première phase, les fusions volontaires seront encouragées. Si cela s'avère insuffisant, des fusions seront imposées au cours de la seconde phase.

Volgens de pas beëindigde enquête van de N. M. H. inzake de optimale grootte van dergelijke maatschappij moet het terzake gaan om 1 000 à 2 000 woningen.

6. Regionalisering der instellingen voor sociale huisvesting

Vragen :

Hoever staat het met de regionalisering van de instellingen voor sociale huisvesting ?

Wat denkt de Staatssecretaris over de eventuele discriminatie op taalgronden in het Vlaamse gewest bij het toewijzen van sociale woningen ?

Antwoord :

Er zijn contacten tussen de drie gewestelijke Ministercomités met het oog op de indiening van een gezamenlijk ontwerp, waardoor elk der drie gewesten een passend instrument zou krijgen.

In het Vlaamse gewest is er een neiging tot fusie van de drie betrokken instellingen.

Een wet op de sociale huisvesting bestaat reeds voor Wallonië sedert 19 juli 1976. Thans komt het Vlaamse gewest aan de beurt.

Ieder gewest wil, gelet op de verschillende omstandigheden, voortaan eigen accenten leggen. Dit hoeft geen aanleiding te geven tot opbodpolitiek.

De vergelijkende tabel van de diverse premies en toelagen inzake huisvesting komt voor in bijlage 20.

In Vlaanderen is er nog geen enkele klacht i.v.m. een eventuele discriminatie op taalgronden; een dergelijke discriminatie is wel mogelijk te Brussel, maar dan in een andere zin dan die welke door het lid werd bedoeld.

7. Nationaal Instituut voor de Huisvesting

Vraag :

De bevoegdheden van het Nationaal Instituut voor de Huisvesting (N. I. H.) moeten worden uitgebreid.

De provinciale comités van het N. I. H. zouden eventueel repressief moeten kunnen optreden.

Antwoord :

De uitbreiding der bevoegdheden van het N. I. H. kan pas gebeuren na de gewestvorming. Inmiddels wordt de personeelsformatie van de provinciale comités uitgebreid.

8. Varia

Vraag :

De verhoging van het B. T. W.-tarief van 14 % naar 16 % voor nieuwbouw is te betreuren.

Antwoord :

Er werd daaromtrent contact opgenomen met de Minister van Financiën.

Vraag :

Wanneer zullen de isolatiepremies worden uitbetaald ?

D'après l'enquête récemment menée à bien par la S. N. L. au sujet de la taille optimale d'une telle société, celle-ci devrait compter 1 000 à 2 000 habitations.

6. Régionalisation des organismes de logement social

Questions :

Où en est la régionalisation des organismes de logement social ?

Quel est l'avis du Ministre au sujet de discriminations éventuelles de caractère linguistique en matière d'attribution d'habitations sociales dans la région flamande ?

Réponse :

Des contacts se poursuivent entre les trois Comités ministériels des Affaires régionales en vue du dépôt d'un projet commun qui dotera chacune des trois régions d'un instrument adéquat.

Il existe, dans la région flamande, une tendance à fusionner les trois organismes intéressés.

Depuis le 19 juillet 1976, la Wallonie dispose déjà d'une loi sur le logement social. Des dispositions vont être prises pour la région flamande.

Chaque région entend déterminer désormais ses propres priorités en tenant compte des situations particulières. Ceci ne doit pas entraîner une politique de surenchère.

Un tableau comparatif des diverses primes et allocations en matière de logement est présenté à l'annexe 20.

Aucune plainte fondée sur une éventuelle discrimination d'inspiration linguistique n'a encore été introduite en Flandre. Semblable discrimination est possible à Bruxelles, mais non au sens où le membre l'entend.

7. Institut national du Logement

Question :

Les compétences de l'Institut national du Logement (I. N. L.) doivent être étendues.

Les comités provinciaux de l'I. N. L. devraient éventuellement pouvoir intervenir de manière répressive.

Réponse :

Les compétences de l'I. N. L. ne pourront être étendues qu'après la régionalisation. Entre-temps le cadre du personnel des comités provinciaux est augmenté.

8. Divers

Question :

Le relèvement du taux de T. V. A. de 14 % à 16 % pour les constructions nouvelles est regrettable.

Réponse :

A ce sujet, contact a été pris avec le Ministre des Finances.

Question :

Quand les primes à l'isolation seront-elles liquidées ?

Antwoord :

De uitbetaling van die premies, die tijdelijk werden ingevoerd om economische redenen, hangt af van de Minister van Economische Zaken.

G**HUISVESTING IN HET BRUSSELE GEWEST****UITEENZETTING VAN DE STAATSSECRETARIS VOOR SOCIALE ZAKEN, TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER VAN BRUSSELE AANGEGEHEDEN**

Het huisvestingsbeleid is één van de sectoren waarvan de bevoegdheid ressorteert onder de Staatssecretaris voor Sociale Zaken te Brussel.

De huisvestingssituatie is één van de grote oorzaken van de slechte demografische situatie te Brussel. Waar plaats is voor prettige woonwijken vindt men ongezellige kantoorwijken en torens. Sommige wijken, ook in de binnenstad, zijn verkrot. Het moet dan ook niemand verwonderen dat Brussel als woonstad zijn aantrekkingskracht op vele bewoners heeft verloren.

Vele inwoners van de Brusselse agglomeratie, vooral kapitaalkrachtige en jonge gezinnen, wijken uit. De kapitaalkrachtigen trekken weg omdat zij liever in een vriendelijke en landelijke omgeving in een villa buiten de stad leven en de jonge gezinnen trekken weg omdat een huis bouwen of kopen, zeker te Brussel, een te dure aangelegenheid is geworden. De bouwprijzen in de private sector stegen in 5 jaar tijd, tussen 1972 en 1976, met 73 % in het Vlaamse land, met 69 % in Wallonië en met bijna 109 % in Brussel. Over het algemeen kan men zeggen dat sedert 1960 de bouwprijzen van woningen tweemaal vlugger gestegen zijn dan de consumptieprijzen.

Natuurlijk zijn het urbanisme en de huisvesting niet de enige oorzaken van het wegtrekken van deze mensen uit Brussel. Er zijn andere beweegredenen zoals de aanwezigheid van meer dan 220 000 vreemdelingen, het gebrek aan groene ruimten, de lawaaihinder, de verkeersdruk, de stijging van de grond- en huurprijzen en de taalmoelijkheden.

De situatie op demografisch gebied is immers één van de meeste determinerende factoren bij het uitstippelen van een huisvestingsbeleid. Sinds 1967 vermindert de bevolking van de agglomeratie. Zij is gedaald van 1 079 000 inwoners in 1967 tot 1 042 000 inwoners in 1976. Dit cijfer, dat een negatieve bevolkingsaan groei aantoon, is al bedenkelijk op zichzelf maar het is nog veel erger dat het natuurlijk bevolkingstekort nog veel groter is: de Brusselaars van Belgische nationaliteit, zijn in aantal gedaald van 930 500 in 1967 tot 822 500 in 1976. Er zijn dus te Brussel 110 000 inwoners van Belgische nationaliteit minder dan 10 jaar geleden. Dit werd wel gecompenseerd door de aangroei van de buitenlandse bevolking (vier op de tien pasgeborenen in de Brusselse agglomeratie zijn vreemdelingen). Maar aangezien, zoals gezegd, veel kapitaalkrachtigen en jongeren wegtrekken, wordt de bevolking van Brussel ouder en armer. Deze trend zal zich vermoedelijk doorzetten naarmate de massa vreemdelingen aangroeit. Het fenomeen van de gettovorming wint ook in de Brusselse agglomeratie steeds meer veld, en het is niet van aard om

Réponse :

La liquidation des primes à l'isolation, instaurées temporairement pour des raisons économiques, dépend du Ministre des Affaires économiques.

G**LOGEMENT DANS LA REGION BRUXELLOISE****EXPOSE DU SECRETAIRE D'ETAT AUX AFFAIRES SOCIALES, ADJOINT AU MINISTRE DES AFFAIRES BRUXELLOISES**

La politique du logement est un des secteurs qui relèvent du Secrétaire d'Etat aux Affaires sociales, adjoint au Ministre des Affaires bruxelloises.

La situation en matière de logement est une des causes principales de la mauvaise situation démographique. Des quartiers résidentiels agréables ont cédé la place à de peu attrayantes zones de bureaux et d'immeubles-tours. Certains quartiers, même dans le centre de la ville, se sont transformés en quartiers de taudis. Nul ne s'étonnera dès lors que Bruxelles ait perdu, aux yeux de nombreux habitants, tout attrait résidentiel.

De nombreux habitants de l'agglomération bruxelloise émigrent, surtout lorsqu'il s'agit de personnes aisées et de jeunes ménages. Les personnes aisées s'en vont parce qu'elles préfèrent vivre dans une villa à l'extérieur de la ville, dans un environnement agréable et campagnard, tandis que les jeunes ménages quittent la ville parce qu'il est devenu trop onéreux d'y construire ou d'y acheter une maison, certainement à Bruxelles. En effet, entre 1972 et 1976, les prix de la construction dans le secteur privé ont augmenté en cinq ans de 73 % en Flandre, de 69 % en Wallonie et de 109 % à Bruxelles. D'une manière générale il est permis d'affirmer que depuis 1960, les prix de la construction d'habitations ont augmenté deux fois plus vite que les prix à la consommation.

Il est évident que l'urbanisme et le logement ne sont pas les seules causes de l'exode des Bruxellois. Il existe d'autres motifs, tels la présence de plus de 220 000 étrangers, le manque d'espaces verts, la pollution par le bruit, le trafic automobile, la hausse des prix fonciers et des loyers et les difficultés linguistiques.

La situation dans le domaine démographique est en effet un des facteurs déterminants de la définition d'une politique du logement. La population de l'agglomération décroît depuis 1967. Elle s'est réduite de 1 079 000 habitants en 1967 à 1 042 000 habitants en 1976. Ce chiffre, qui révèle une croissance démographique négative, est déjà inquiétant par lui-même, mais ce qui est bien plus grave c'est que le déficit démographique naturel est encore plus important: le nombre de Bruxellois de nationalité belge est tombé de 930 500 en 1967, à 822 500 en 1976. Bruxelles a donc perdu 110 000 habitants de nationalité belge en moins de dix ans. Cette perte a été compensée par un accroissement de la population étrangère (dans l'agglomération bruxelloise quatre nouveaux nés sur dix sont étrangers). Mais comme beaucoup de jeunes et de personnes aisées quittent la ville la population bruxelloise vieillit et s'appauvrit. Cette tendance se maintiendra vraisemblablement à mesure que la masse des étrangers s'accroît. La formation de ghettos est un phénomène qui se développe toujours davantage dans l'agglomération bruxelloise aussi et qui n'est pas de nature

de eigenaars en de bewoners van het woonpatrimonium aan te zetten dit laatste kwalitatief in stand te houden.

Wellicht wordt het probleem van de vreemdelingen, die weldra 25 % van de Brusselse bevolking zullen uitmaken, over enkele jaren één van de meest acute problemen van de agglomeratie.

De Staatssecretaris verschaft vervolgens enkele cijfers over het woningpark zelf.

De Brusselse agglomeratie bezit een woningpark van ongeveer 461 000 woningen waarvan slechts 45 % één-gezinwoningen. (Ter vergelijking is dit in Vlaanderen en Wallonië meer dan 90 %.)

Daarenboven dateren 122 000 woningen van vóór 1919, 129 000 werden opgetrokken vóór 1940.

Deze cijfers wijzen er op dat het woningpark te Brussel zeer verouderd is. 251 000 van de 461 000 woningen zijn minstens 37 jaar oud. Van de 461 000 woningen, worden 261 000 woningen als gezonde woningen beschouwd. 112 000 woningen worden als gezond, maar niet functioneel beschouwd, en 94 000 woningen zijn ongezond maar verbeterbaar; 39 000 woningen worden aangezien als ongezond en niet verbeterbaar.

Belangrijk hierbij is ook te weten dat 76 % van deze woningen huurwoningen zijn, wat dan weer meebrengt dat te Brussel jaarlijks 75 000 mensen verhuizen. De Staatssecretaris wenst dan ook te Brussel een huisvestingsbeleid te voeren.

Deze politiek moet er enerzijds in bestaan het verouderend woonpark kwalitatief op peil te houden en aantrekkelijker te maken. Anderzijds moet aan jonge gezinnen en aan kansarme bevolkingslagen een redelijke en goedkope huisvestingsmogelijkheid geboden worden.

Om het woningpark te verbeteren, komt er nog vóór het einde van het jaar een aanpassing van het koninklijk besluit van 15 april 1977 betreffende de toekenning, voor het Brusselse gewest, van een premie of van een lening tegen lage rentevoet voor de sanering van verbeterbare ongezonde woningen. De aanpassing van het koninklijk besluit van 15 april 1977 slaat op de 94 000 woningen die weliswaar ongezond zijn, maar die kunnen gesaneerd worden. Dit koninklijk besluit omvat enkele belangrijke wijzigingen zowel wat de inkomensgrenzen als wat de rechthebbenden en het premiebedrag betreft.

Tot op heden was het zo dat ofwel de huurder ofwel de eigenaar die zijn eigen woning betreft, de saneringspremie kon krijgen. In het nieuw koninklijk besluit wordt bepaald dat ook de eigenaar die zijn woning niet betreft, recht zal hebben op de saneringspremie. Ook de eigenaar, nietbewoner, krijgt dus overheidshulp (althoewel zijn premie lager ligt).

De inkomensgrenzen worden gevoelig opgetrokken en de premie kan 100 000 F — en zelfs meer in geval van kinderlast — maar nooit meer dan 2/3 van de saneringswerken bedragen.

Wanneer de kandidaat een inkomen heeft dat de inkomensgrens overschrijdt, kan hij toch nog een premie krijgen, die kan oplopen tot 50 000 F. Ook een saneringslening wordt behouden. Dit systeem van saneringslening bestaat bvb. helemaal niet in Wallonië. Om in aanmerking te komen voor een lening, mag men evenwel de vastgestelde inkomensgrenzen niet overschrijden. Deze inkomensgrenzen worden evenwel opgetrokken in verhouding tot de kinderlast, maar het maximum bedrag van de lening, nl. 600 000 F, wordt behouden.

Dit koninklijk besluit zal waarschijnlijk nog vóór het begin van volgend jaar in werking treden.

à inciter les propriétaires et les occupants des immeubles à maintenir ceux-ci en état.

Le problème des étrangers, qui constitueront bientôt le quart de la population bruxelloise, deviendra probablement dans quelques années un des plus aigus de l'agglomération.

Le Secrétaire d'Etat fournit ensuite quelques données chiffrées sur l'habitat.

Celui-ci est de quelque 461 000 logements pour l'agglomération bruxelloise. Les logements unifamiliaux n'en constituent que 45 %. (A titre de comparaison, ils représentent plus de 90 % en Flandre et en Wallonie.)

En outre 122 000 habitations datent d'avant 1919 et 129 000 d'avant 1940.

Ces chiffres indiquent que l'habitat bruxellois a fort vieilli. Sur 461 000 habitations, 251 000 ont au moins 37 ans, 261 000 sont jugées salubres, 112 000 sont jugées salubres mais non fonctionnelles, 94 000 sont insalubres mais améliorables et 39 000 sont insalubres et non améliorables.

Il convient de souligner que 76 % de ces habitations sont données en location, d'où il résulte que 75 000 personnes déménagent annuellement à Bruxelles. Aussi le Secrétaire d'Etat souhaite-t-il pratiquer une politique du logement à Bruxelles.

Cette politique doit tendre à maintenir la qualité des habitations vieillissantes et à rendre celles-ci plus agréables. En outre, il importe d'offrir aux jeunes ménages et aux couches défavorisées de la population une possibilité de logement valable et à bon marché.

Afin d'améliorer l'habitat, une adaptation sera apportée avant la fin de l'année à l'arrêté royal du 15 avril 1977 concernant l'octroi, pour la région bruxelloise, d'une prime ou d'un prêt à taux réduit à l'assainissement d'habitations insalubres améliorables. Cette adaptation de l'arrêté royal du 15 avril 1977 concerne les 94 000 habitations insalubres susceptibles d'assainissement. Cet arrêté royal comporte d'importantes modifications concernant à la fois les plafonds de revenus et les bénéficiaires de la prime.

A ce jour, la prime d'assainissement ne pouvait être accordée qu'au locataire ou au propriétaire qui occupe sa propre habitation. Le nouvel arrêté royal prévoit que le propriétaire qui n'occupe pas son habitation, pourra également bénéficier de la prime. Le propriétaire non occupant bénéficiera donc également de l'aide publique (la prime est toutefois moins élevée).

Les plafonds de revenus sont sensiblement augmentés et la prime peut s'élever à 100 000 F, voire même davantage en cas de charges familiales, sans toutefois dépasser les 3/4 du coût des travaux d'assainissement.

Si le candidat dispose d'un revenu dépassant le plafond établi en la matière, il peut malgré tout prétendre au bénéfice d'une prime pouvant atteindre 50 000 F.

Un prêt à l'assainissement est également maintenu. Ce système de prêt d'assainissement est totalement inconnu, notamment en Wallonie. Pour pouvoir prétendre au bénéfice de ce prêt, le candidat ne peut cependant dépasser les plafonds de revenus imposés. Ces plafonds sont toutefois relevés en fonction des charges familiales, mais le montant maximum du prêt, soit 600 000 F, est maintenu.

Ledit arrêté royal entrera vraisemblablement en vigueur avant le début de l'année prochaine.

In een verdere toekomst komt er een verbeteringspremie voor gezonde woningen die evenwel functionele verbeteringen dienen te ondergaan. Met dat doel zal de huisvestingscode worden gewijzigd.

Indien er een positieve reactie komt vanwege de eigenaars of huurders op deze voor hen genomen maatregelen, kan het woningpark in de Brusselse agglomeratie aantrekkelijk worden.

Deze maatregelen — en met name de saneringspremies — gelden enkel voor de privé-sector.

In de sector van de sociale huisvesting zijn er zeer speciale problemen die meebrengen dat vóór juli 1978 een nieuw huurstelsel in voege moet treden voor de goedkope woningen. Tot hertoe werden de huurprijzen ervan berekend op de grond van de kostprijs van die goedkope woningen. Het gevolg hiervan is dat er belangrijke verschillen zijn tussen de huurprijzen van woningen die met enkele jaren tussenruimte werden gebouwd.

Daarenboven wordt de toegang tot de goedkope woningen door de stijgende huurprijzen steeds moeilijker en krijgen de erkende vennootschappen steeds meer af te rekenen met financiële moeilijkheden.

De huurprijs moet op een ander systeem gegrondvest worden. Het inkomen en de samenstelling van het gezin moeten in aanmerking komen voor het vaststellen van de basishuurprijs en niet meer de kostprijs van de woning. De huurprijzen moeten progressief zijn in functie van het inkomen en degressief in functie van het aantal kinderen.

Daarenboven moet voor de specifieke Brusselse situatie een oplossing gevonden worden.

Meer dan 50 % van de goedkope huurwoningen zijn appartementen, en de lasten die eigen zijn aan appartementen (en die niet bestaan in ééngezinswoningen), maken soms het dubbele uit van de huurprijs zelf. Dit probleem waarvoor een oplossing moet worden gevonden, is nijpender dan in Vlaanderen en Wallonië.

Daarom wil de Staatssecretaris dat de maandelijkse huurprijs van een goedkope woning, alle niet individualiseerbare lasten inbegrepen, ook voor de laagste inkomenscategorieën in geen geval meer zou bedragen dan een bepaald percentage, bvb. 20 %, van het maandelijks beschikbaar inkomen.

Een derde probleem is, dat er een groeiende sensibilisering op gang moet worden gebracht om de openbare sector aan te sporen actief deel te nemen aan de vernieuwing van het woonpatrimonium.

Er moet meer aandacht worden besteed aan projecten van sociale vernieuwbouw dan vroeger het geval is geweest. De Staatssecretaris heeft dan ook de formele wens uitgesproken tegenover de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting om prioriteit te verlenen, niet aan projecten van nieuwbouw, maar aan projecten van sociale vernieuwbouw.

H

STEMMINGEN

1. over de begroting voor het begrotingsjaar 1978

(Stuk n° 4-XVI/1)

Door de heren Pierret en Barbeaux, door de heer Levaux en door de Regering werden amendementen ingediend.

a) Het amendement van de heren Pierret en Barbeaux (Stuk n° 4-XVI/2) beoogt een wijziging van artikel 24 van de begroting.

Dans un avenir plus lointain il sera accordé une prime d'amélioration pour les maisons saines mais qui doivent être fonctionnellement améliorées. Le Code du logement devra être modifié à cette fin.

Si les propriétaires ou locataires réagissent d'une manière positive à ces mesures en leur faveur, l'habitat de l'agglomération bruxelloise peut devenir attractif.

Ces mesures, notamment les primes à l'assainissement, s'appliquent au seul secteur privé.

Quant au secteur des logements sociaux, celui-ci est confronté à des problèmes très particuliers comportant l'entrée en vigueur avant le mois de juillet 1978 d'un nouveau régime de location d'habitations sociales. Les loyers de ces logements sociaux étaient jusqu'à présent calculés sur la base du coût de la construction de ces logements. Il s'ensuit des écarts importants entre les loyers de logements qui ont été construits à quelques années d'intervalle.

En outre, l'accès aux habitations bon marché est rendu de plus en plus difficile et les sociétés agréées rencontrent des difficultés toujours grandissantes.

Les loyers doivent être basés sur un autre système. Ce sont les revenus ainsi que la composition du ménage qui doivent être pris en considération pour fixer le loyer de base et non plus le coût du logement. Les loyers doivent être progressifs, en fonction de ces revenus, et dégressifs, en fonction du nombre d'enfants.

Il faut en outre trouver une solution à la situation spécifique à Bruxelles.

Les appartements constituent plus de 50 % des habitations à bon marché et les charges qui sont propres aux appartements (et qui sont inexistantes pour des maisons unifamiliales) atteignent parfois le double du loyer. Ce problème auquel il faut trouver une solution, est plus épineux qu'en Flandre et en Wallonie.

C'est pourquoi le Secrétaire d'Etat souhaite que le loyer mensuel d'une habitation à bon marché, toutes les charges non individualisées comprises, ne dépasse en aucun cas, pour les catégories de revenus les plus modestes aussi un pourcentage déterminé, par exemple, 20 % des revenus mensuels disponibles.

Un troisième problème est celui de la nécessité de créer une sensibilisation croissante en vue d'inciter le secteur public à participer activement au renouvellement du patrimoine sur le plan du logement.

Une attention plus grande que celle ayant cours jadis doit être consacrée aux projets de la rénovation d'habitations sociales. Aussi, le Secrétaire d'Etat a émis vis-à-vis de la Société nationale du Logement le vœu formel de voir accorder la priorité, non pas aux projets de constructions nouvelles mais aux projets de rénovations des habitations sociales.

H

VOTES

1. sur le budget pour l'année budgétaire 1978

(Doc. n° 4-XVI/1)

Des amendements ont été présentés par MM. Pierret et Barbeaux, par M. Levaux et par le Gouvernement.

a) L'amendement de MM. Pierret et Barbeaux (Doc. n° 4-XVI/2) tend à modifier l'article 24 du budget.

De Minister van Openbare Werken zegt dat ook hij voorstander is van de spoedige realisatie van de E 9 en de E 40.

In 1978 zal in het raam van het programma voor prioritaire infrastructuurwerken een extra-inspanning ten opzichte van de begrotingsramingen worden geleverd om die projecten te realiseren en daar zullen verscheidene honderden miljoenen mee gemoeid zijn.

De heren Pierret en Barbeaux nemen genoegen met deze verklaring, die nog eens zal worden herhaald in openbare vergadering en zij trekken hun amendement in.

Dit laatste wordt overgenomen door de heer Louis Olivier.

De Minister vraagt het amendement te verwerpen.

Het amendement wordt verworpen met 13 tegen 3 stemmen en 3 onthoudingen, waaronder die van de heer Pierret, die zegt dat hij vertrouwen stelt in de Minister.

b) Het amendement Levaux (Stuk n° 4-XVI/3) beoogt een overdracht van de kredieten binnen hoofdstuk III van sectie 31.

Aangezien de Minister verklaart dat de bedoelde publicatie mogelijk is dank zij een in de begroting ingeschreven artikel, is het amendement overbodig.

Het wordt met 16 stemmen en 2 onthoudingen verworpen.

Voor één van beide onthoudingen wordt als motief opgegeven dat het wenselijk is om overal in Wallonië ruchtbaarheid te geven aan het waterprobleem; de andere onthouding wordt verantwoord door het feit dat de auteur van het amendement het niet heeft kunnen verdedigen, daar hij de vergadering diende te verlaten.

c) De regeringsamendementen (Stuk n° 4-XVI/4) voorzien in kredietverhogingen voor de lopende uitgaven.

Die amendementen worden op één onthouding na eenparig aangenomen.

* * *

Vervolgens wordt de begroting voor 1978, zoals die door de Regering is gewijzigd in stemming gebracht.

Namens zijn fractie herinnert een lid aan de beroering die in de Waalse openbare opinie ontstaan is door de verklaringen van Antwerpse parlementsleden waaraan de pers ruchtbaarheid heeft gegeven. Hij vraagt de stemming over de begroting veertien dagen uit te stellen, in afwachting dat de ter zake aangegane verbintenissen bekend zijn en dat waarborgen worden gegeven voor een ernstige studie van het waterprobleem, dat nauw verband houdt met de energieproblemen.

Voorts betreurt hij dat de beslissing om in Wallonië stuwdammen te bouwen genomen werd zonder dat het ministerieel comité voor Waalse aangelegenheden geraadpleegd werd.

Het verzoek tot verdaging wordt door twee andere leden gesteund.

De Minister vraagt dat over de begroting wordt gestemd. Hij voegt eraan toe dat de wijzigingen die ten uitvoering van de prioritaire infrastructuurwerken zullen moeten aangebracht worden, in een afzonderlijk wetsontwerp zullen behandeld worden.

Anderzijds beklemtoont hij dat over de beslissing tot het bouwen van stuwdammen het nodige overleg zal worden gepleegd.

Een lid merkt op dat de in de pers verschenen informatie in verband met de verklaringen van Antwerpse parlementsleden onjuist is.

Een lid blijft aandringen op verdaging van de stemming. Een ander lid stelt voor de begroting niet in openbare vergadering te behandelen alvorens de prioritaire infrastructuurwerken vastgesteld zijn.

Le Ministre des Travaux publics déclare qu'il est également partisan de la réalisation accélérée des autoroutes E 9 et E 40.

En 1978, un effort complémentaire par rapport aux prévisions du budget sera fait en faveur de cette réalisation dans le cadre du programme d'infrastructure prioritaire. Cet effort financier portera sur plusieurs centaines de millions.

Moyennant cette déclaration qui sera également faite à la tribune de la Chambre, MM. Pierret et Barbeaux retirent leur amendement.

Celui-ci est repris par M. Louis Olivier.

Le Ministre demande que l'amendement soit repoussé.

L'amendement est rejeté par 13 voix contre 3 et 3 abstentions, dont celle de M. Pierret qui déclare faire confiance au Ministre.

b) L'amendement de M. Levaux (Doc. n° 4-XVI/3) tend à transférer des crédits à l'intérieur du chapitre III de la section 31.

Le Ministre déclare qu'un article budgétaire permet la prise en charge de la publication en question, ce qui rend l'amendement inutile.

L'amendement est rejeté par 16 voix et 2 abstentions.

Une des deux abstentions est motivée par le souhait que l'information sur l'eau soit diffusée dans toute la Wallonie; l'autre est justifiée par le fait que l'auteur de l'amendement n'a pu le défendre, car il a dû quitter la réunion.

c) Les amendements du Gouvernement (Doc. n° 4-XVI/4) prévoient des augmentations de crédits pour les dépenses courantes.

Ces amendements sont adoptés à l'unanimité moins une abstention.

* * *

Le budget pour 1978 tel qu'il est amendé par le Gouvernement est ensuite mis aux voix.

Au nom de son groupe, un membre rappelle le trouble provoqué dans l'opinion publique wallonne par la publication dans la presse de déclarations de parlementaires anversoises. Il demande que le vote du budget soit reporté à quinzaine de sorte que soient connus les engagements pris à ce sujet et les garanties obtenues quant à une étude approfondie du problème de l'eau, qui est lié à celui de l'énergie.

Il regrette à cet égard que la décision de créer des barrages en Wallonie ait été prise sans consultation du Comité ministériel des Affaires wallonnes.

La demande de report est appuyée par deux autres membres.

Le Ministre demande le vote de son budget. Il précise que les modifications qui interviendront en exécution du programme d'infrastructure prioritaire feront l'objet d'un projet de loi distinct.

D'autre part, il souligne que la décision de créer des barrages fera l'objet des concertations nécessaires.

Un membre fait remarquer que les informations parues dans la presse au sujet des déclarations de parlementaires anversoises sont inexactes.

Tandis qu'un membre persiste à demander le report du vote, un autre propose que le budget ne soit pas discuté en séance publique avant que le programme d'infrastructure prioritaire ne soit arrêté.

Dat verzoek wordt door een ander lid gesteund.

De Minister herhaalt zijn verzoek dat de begroting en de prioritaire infrastructuurwerken afzonderlijk worden behandeld.

Het voorstel tot verdaging van de stemming wordt verworpen met 16 tegen 4 stemmen.

De gehele begroting voor 1978, zoals die gewijzigd werd, wordt met 16 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen aangenomen.

2. op de aanpassingskredieten

(Stuk n° 5-XVI/1)

De Regering heeft amendementen ingediend (Stuk n° 5-XVI/2).

Artikel *8bis* (nieuw), alsmede artikel *8ter* (nieuw) worden op één onthouding na eenparig aangenomen.

Het lid dat zich heeft onthouden, verantwoordt dit met re verklaren dat de investeringen weer in evenwicht gebracht moeten worden in het voordeel van Wallonië en dat het desbetreffende programma uiterlijk op 15 februari door de Regering moet worden ingediend.

De volgende amendementen worden eveneens op één onthouding na eenparig aangenomen.

De aldus gewijzigde aanpassingskredieten worden in hun geheel aangenomen met 16 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

De Rapporteur,

Bob COOLS

De Voorzitter,

M. BODE

Un autre membre appuie cette demande.

Le Ministre répète sa demande d'envisager séparément le budget et le programme d'infrastructure prioritaire.

La proposition d'ajournement du vote est rejetée par 16 voix contre 4.

L'ensemble du budget pour 1978 tel qu'il est amendé est adopté par 16 voix contre 2 et 2 abstentions.

2. sur le feuillet d'ajustement

(Doc. n° 5-XVI/1)

Le Gouvernement a déposé des amendements (Doc. n° 5-XVI/2).

L'article *8bis* (nouveau) ainsi que l'article *8ter* (nouveau) sont adoptés à l'unanimité moins une abstention.

Le membre motive son abstention en déclarant qu'il faut rééquilibrer les investissements en faveur de la Wallonie et que le programme y relatif doit être présenté par le Gouvernement au plus tard le 15 février.

Les amendements suivants sont également adoptés à l'unanimité moins une abstention.

L'ensemble du feuillet d'ajustement ainsi amendé est adopté par 16 voix contre 3 et une abstention.

Le Rapporteur,

Bob COOLS

Le Président,

M. BODE

AMENDEMENTEN

AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

A. BEGROTING VAN HET MINISTERIE
VAN OPENBARE WERKEN
VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1978

Op de tabellen :

TITEL I

LOPENDE UITGAVEN

Sectie 31

Eigenlijk Ministerie van Openbare Werken

HOOFDSTUK I

CONSUMPTIEVE BESTEDINGEN

(LOPENDE UITGAVEN VOOR GOEDEREN EN DIENSTEN)

§ 2. Aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten

Art. 12.32 (nieuw) (blz. 15)

I. — Een artikel 12.32 (nieuw) wordt ingevoegd, luidend als volgt :

« Studiekosten betreffende de ordening van het land, van de streken, van de gewesten, alsmede kosten voor het opmaken der overeenkomstige ontwikkelings- en aanlegplannen. — Kosten voor de studies en experimenten inzake stadskernvernieuwing. — Kosten van publikatie van die studies, alsmede kosten voor het voortdurend bijwerken van de onderzoeken en plannen voor ontwikkeling en ordening van de streken en gewesten.

(Voorschotten mogen toegekend worden aan de ontwerpers door het Rijk belast met de studie en het opmaken van plannen voor ontwikkeling en ordening van de streken en gewesten). »

II. — Tegenover dit artikel, in de kolom « Vastleggingskredieten » wordt een bedrag van

« 15 000 000 frank »

ingeschreven.

(Vermeerdering met 15 000 000 frank)

III. — Tegenover dit artikel, in de kolom « Ordonnancingskredieten » wordt een bedrag van

« 15 600 000 frank »

ingeschreven.

(Vermeerdering met 15 600 000 frank)

HOOFDSTUK IV

INKOMENSOVERDRACHTEN
BINNEN DE SECTOR OVERHEID

Inkomensoverdrachten aan fondsen en aan openbare instellingen
zonder bedrijfskarakter

Art. 41.01. — Transfert naar het Wegenfonds (blz. 19).

AMENDEMENTS

ADOPTÉS PAR LA COMMISSION

A. BUDGET DU MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS
POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 1978

Aux tableaux :

TITRE I

DEPENSES COURANTES

Section 31

Ministère des Travaux publics proprement dit

CHAPITRE I

DEPENSES DE CONSOMMATION

(DEPENSES COURANTES POUR BIENS ET SERVICES)

§ 2. Achats de biens non durables et de services

Art. 12.32 (nouveau) (p. 14)

I. — Un article 12.32 (nouveau), libellé comme suit, est inséré :

« Frais d'études relatifs à l'aménagement du territoire national, régional, de secteur et frais d'élaboration des plans de développement et d'aménagement qui en résultent. — Frais d'études et d'expérimentation en matière de rénovation urbaine. — Frais de publication de ces études et frais résultant de la mise à jour permanente des enquêtes et des plans régionaux de développement et d'aménagement et de secteur.

(Des avances peuvent être consenties aux auteurs de projet que l'Etat a chargés de l'étude et de l'élaboration de plans régionaux de développement et d'aménagement et de secteur). »

II. — En regard de cet article, dans la colonne « Crédits d'engagement », est inscrit un montant de

« 15 000 000 de francs ».

(Augmentation de 15 000 000 de francs)

III. — En regard de cet article, dans la colonne « Crédits d'ordonnancement », est inscrit un montant de

« 15 600 000 francs ».

(Augmentation de 15 600 000 francs)

CHAPITRE IV

TRANSFERTS DE REVENUS
A L'INTERIEUR DU SECTEUR PUBLIC

Transferts de revenus aux fonds et aux institutions publiques
sans caractère d'entreprise

Art. 41.01. — Transfert au Fonds des Routes (p. 18).

Het niet gesplitste krediet van

« 25 184 000 000 frank »

wordt verhoogd tot

« 26 466 500 000 frank ».

(Vermeerdering met 1 282 500 000 frank)

Sectie 32

Wetenschapsbeleid

HOOFDSTUK I

CONSUMPTIEVE BESTEDINGEN

(LOPENDE UITGAVEN VOOR GOEDEREN EN DIENSTEN)

§ 2. Aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten

Art. 12.32. — Studiekosten betreffende de ordening van het land, enz. (blz. 23).

Dit artikel wordt weggelaten.

B. WETSONTWERP HOUDENDE AANPASSING VAN DE BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN VOOR HET BEGROTINGSJAAR 1977

A. — Op het wetsontwerp

Art. 8bis (nieuw)

Een artikel 8bis (nieuw) wordt ingevoegd, luidend als volgt :

« Art. 8bis. — De Minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd, ten laste van artikel 12.02, sectie 31, Titel I van de begroting, de uitgaven vast te leggen en te ordonnanceren die voortvloeien uit het elektriciteitsverbruik en de verwarming van het domein van Argenteuil. »

Art. 8ter (nieuw)

Een artikel 8ter (nieuw) wordt ingevoegd, luidend als volgt :

« Art. 8ter. — Artikel 24 van de wet van 11 juli 1977, houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1977, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« De Minister van Openbare Werken wordt ertoe gemachtigd de hieronder vermelde autonome instellingen toe te staan verbintenissen te onderschrijven, waarvan de Staat de last op zich neemt tot beloop van het naast elke instelling aangegeven bedrag :

— Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E3 : 889 000 000 frank;

— Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E5 : 3 315 000 000 frank;

— Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E39 : 1 244 000 000 frank;

Le crédit non dissocié de

« 25 184 000 000 de francs »

est porté à

« 26 466 500 000 francs ».

(Augmentation de 1 282 500 000 francs)

Section 32

Politique scientifique

CHAPITRE I

DEPENSES DE CONSOMMATION

(DEPENSES COURANTES POUR BIENS ET SERVICES)

§ 2. Achats de biens non durables et de services

Art. 12.32. — Frais d'études relatifs à l'aménagement du territoire national, etc. (p. 22).

Cet article est supprimé.

B. PROJET DE LOI AJUSTANT LE BUDGET DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ANNEE BUDGETAIRE 1977

A. — Au projet de loi

Art. 8bis (nouveau)

Un article 8bis (nouveau), libellé comme suit, est inséré :

« Art. 8bis. — Le Ministre des Travaux publics est autorisé à engager et ordonnancer, à charge de l'article 12.02, section 31, Titre I, du budget, les dépenses découlant de la consommation d'électricité et du chauffage du domaine d'Argenteuil. »

Art. 8ter (nouveau)

Un article 8ter (nouveau), libellé comme suit est inséré :

« Art. 8ter. — L'article 24 de la loi du 11 juillet 1977, contenant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1977, est remplacé par la disposition suivante :

« Le Ministre des Travaux publics peut autoriser les organismes autonomes indiqués ci-après à souscrire des engagements dont l'Etat assume la charge jusqu'au montant indiqué en regard de chaque organisme :

— Intercommunale pour l'Autoroute E3 : 889 000 000 de francs;

— Intercommunale pour l'Autoroute E5 : 3 315 000 000 de francs;

— Intercommunale pour l'Autoroute E39 : 1 244 000 000 de francs;

— Intercommunale Vereniging voor de Autowegen E-9-E 40 : 4 200 000 000 frank;

— Intercommunale Vereniging voor de Autowegen van de Ring van Brussel : 2 067 000 000 frank;

— Intercommunale Vereniging voor de Autowegen van de Ring van Charleroi : 1 400 000 000 frank;

— Intercommunale Vereniging voor de Autowegen in West-Vlaanderen : 1 257 000 000 frank;

— « Office de la Navigation » : 600 000 000 frank;

— Dienst voor de Scheepvaart : 560 000 000 frank;

— N. V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel : 400 000 000 frank.

Het in artikel 23 van de wet van 11 juli 1977, houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1977, bepaalde leningentotaal van ten hoogste 300 000 000 frank, waarop de verbintenissen in 1977 mogen slaan, wordt verminderd tot 218 000 000 frank. »

B. — Op de tabellen

TITEL I

LOPENDE UITGAVEN

Sectie 33 (nieuw)

Financiering van bijzondere werken

HOOFDSTUK IV

INKOMENSOVERDRACHTEN BINNEN DE SECTOR OVERHEID

Inkomensoverdrachten aan provincies, gemeenten
en daarmee gelijkgestelde lichamen

Art. 43.01 (nieuw)

I. — Een artikel 43.01 (nieuw) wordt ingevoegd, luidend als volgt :

« Subsidies aan de gewestelijke en lokale openbare besturen als Staatstussenskomst in de intrestlasten van de door deze besturen aangegane leningen bij het Gemeentekrediet van België voor de financiering van werken (toepassing van het koninklijk besluit van 22 oktober 1959).

(De Schatkist wordt gemachtigd tot het verstrekken aan het Gemeentekrediet van België van de nodige provisiën, om de uitbetaling van de Staatstussenskomst op de overeengekomen vervaldagen te verzekeren met verplichting deze provisiën later te regulariseren). »

II. — Tegenover dit artikel, onder de rubriek « Bijkredieten lopend jaar », wordt een niet gesplitst krediet van

« 87 000 000 frank »

ingeschreven.

(Vermeerdering met 87 000 000 frank)

Het voor 1977 voorgestelde krediet wordt aldus van 1 545 miljoen frank op 1 632 miljoen frank gebracht.

— Intercommunale pour les Autoroutes E 9 - E 40 : 4 200 000 000 de francs;

— Intercommunale pour les Autoroutes de la périphérie de Bruxelles : 2 067 000 000 de francs;

— Intercommunale pour les Autoroutes de la périphérie de Charleroi : 1 400 000 000 de francs;

— Intercommunale pour les Autoroutes de la Flandre occidentale : 1 257 000 000 de francs;

— Office de la Navigation : 600 000 000 de francs;

— « Dienst voor de Scheepvaart » : 560 000 000 de francs;

— S. A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles : 400 000 000 de francs.

Le volume de prêts ne dépassant pas 300 000 000 de francs sur lequel les engagements peuvent porter en 1977, prévu à l'article 23 de la loi du 11 juillet 1977 contenant le budget du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1977, est ramené à 218 000 000 de francs. »

B. — Aux tableaux

TITRE I

DEPENSES COURANTES

Section 33 (nouvelle)

Financement de travaux spéciaux

CHAPITRE IV

TRANSFERTS DE REVENUS A L'INTERIEUR DU SECTEUR PUBLIC

Transfert de revenus aux provinces, communes
et organismes assimilés

Art 43.01 (nouveau)

I. — Un article 43.01 (nouveau), libellé comme suit est inséré :

« Subventions aux pouvoirs publics régionaux et locaux à titre d'intervention de l'Etat dans les charges d'intérêt des emprunts contractés par ces pouvoirs auprès du Crédit communal de Belgique pour le financement de travaux (application de l'arrêté royal du 22 octobre 1959).

(Le Trésor est autorisé à verser au Crédit communal de Belgique, à charge de régularisation ultérieure, les provisions nécessaires pour assurer le paiement de l'intervention de l'Etat aux échéances convenues). »

II. — En regard de cet article, sous la rubrique « Crédits supplémentaires année courante », est inscrit un crédit non dissocié de

« 87 000 000 de francs ».

(Augmentation de 87 000 000 de francs)

Le crédit proposé pour 1977 est ainsi porté de 1 545 millions de francs à 1 632 millions de francs.

TITEL II

KAPITAALUITGAVEN

Sectie 31

Eigenlijk Ministerie van Openbare Werken

HOOFDSTUK VII

INVESTERINGEN (CIVIELE)

Aanleg van wegen en waterbouwkundige werken

Waterwegen

Art. 73.08 (nieuw) (blz. 18)

I. — Een artikel 73.08 (nieuw) wordt ingevoegd, luidend als volgt :

« Werken tot uitbreiding, modernisering en uitrusting van de haven van Zeebrugge ».

II. — Tegenover dit artikel wordt een aanvullend vastlegingskrediet van

« 2 700 000 000 frank ».

ingeschreven.

(Vermeerdering met 2 700 000 000 frank)

Het totaal van de voor 1977 voorgestelde vastlegingskredieten wordt aldus van 1 500 miljoen frank op 4 200 miljoen frank gebracht.

Art. 73.08 (nieuw) (blz. 18)

I. — Een artikel 73.18 (nieuw) wordt ingevoegd, luidend als volgt :

« Bijkomende werken uit te voeren in Wallonië. »

II. — Tegenover dit artikel wordt een bijkomend vastlegingskrediet van

« 1 350 000 000 frank »

ingeschreven.

(Vermeerdering met 1 350 000 000 frank)

III. — Tegenover dit artikel wordt een aanvullend ordonnanceringskrediet van

« 337 500 000 frank »

ingeschreven.

(Vermeerdering met 337 500 000 frank)

Het totaal van de voor 1977 voorgestelde vastlegingskredieten wordt aldus van 750 miljoen frank gebracht op 2 100 miljoen frank.

Het totaal van de voor 1977 voorgestelde ordonnanceringskredieten wordt aldus van 187,5 miljoen frank gebracht op 525 miljoen frank.

TITRE II

DEPENSES DE CAPITAL

Section 31

Ministère des Travaux publics proprement dit

CHAPITRE VII

INVESTISSEMENTS (CIVILS)

Construction de routes et de travaux hydrauliques

Voies hydrauliques

Art. 73.08 (nouveau) (p. 19)

I. — Un article 73.08 (nouveau), libellé comme suit est inséré :

« Travaux en vue de l'extension, la modernisation et l'équipement du port de Zeebrugge. »

II. — En regard de cet article, est inscrit un crédit d'engagement supplémentaire de

« 2 700 000 000 de francs ».

(Augmentation de 2 700 000 000 de francs)

Le total des crédits d'engagement proposés pour 1977 est ainsi porté de 1 500 millions de francs à 4 200 millions de francs.

Art. 73.18 (nouveau) (p. 19)

I. — Un article 73.18 (nouveau), libellé comme suit est inséré :

« Travaux supplémentaires à réaliser en Wallonie. »

II. — En regard de cet article, est inscrit un crédit d'engagement supplémentaire de

« 1 350 000 000 de francs ».

(Augmentation de 1 350 000 000 de francs)

III. — En regard de cet article, est inscrit un crédit d'ordonnancement supplémentaire de

« 337 500 000 francs »

(Augmentation de 337 500 000 francs)

Le total des crédits d'engagement proposés pour 1977 est ainsi porté de 750 millions de francs à 2 100 millions de francs.

Le total des crédits d'ordonnancement proposés pour 1977 est ainsi porté de 187,5 millions de francs à 525 millions de francs.

ERRATUM

in het wetsontwerp houdende aanpassing van de begroting
van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1977

Wetsontwerp (blz. 3) :

In de tabel « Aanpassingen » — Niet gesplitste kredieten — kolom « Ordonnanceringskredieten », op gelijke hoogte met Verminderingen, leze men 75,2 in plaats van 73,2.

ERRATUM

au projet de loi ajustant le budget
du Ministère des Travaux publics
de l'année budgétaire 1977

Projet de loi (p. 3) :

Dans le tableau « Ajustements » — Crédits dissociés — colonne « Crédits d'ordonnancement », au niveau des Réductions, lire 75,2 au lieu de 73,2.

BIJLAGEN

ANNEXES

BIJLAGE 1

ANNEXE 1

Synthese van het investeringsprogramma

Synthèse du programme d'investissement

	Programma Programme	Rijksadminis- tratief Centrum Cité adminis- trative de l'Etat	Aanvullend programma Programme complémentaire	Totaal Total	
Wegen en autosnelwegen	29 238		1 300	30 538	Routes et autoroutes.
Waterwegen	18 888		300	19 188	Voies hydrauliques.
Gebouwen	5 886	1 700	400	7 986	Bâtiments.
Diverse	753			753	Divers.
	54 765	1 700	2 000	58 465	

BIJLAGE 2

ANNEXE 2

Samenstelling van het investeringsprogramma 1978

Composition du programme d'investissements de 1978

	In miljoenen F
A. 1) Autosnelwegen en wegen	
Budgettaire sector :	
Wegenfonds	18 538
Gedebudgetteerde sector :	
E3	1 000
E5	2 500
E39	1 000
E9 - E40	2 600
Intercom. Brussel	2 250
Intercom. Charleroi	1 650
Intercom. West-Vlaanderen	1 000
	12 000
Totaal A. 1)	30 538
B. Waterwegen	
2) Waterlopen	
Budgettaire sector :	
53.01 Schelde-Rijnverbinding	200
71.05 Aankoop van gronden (partim)	660
73.03 Waterlopen	4 049
73.12 Toeristische uitrusting	20
73.20 Aanvullend programma	300
	5 229
Gedebudgetteerde sector :	
Dienst der Scheepvaart	1 890
Office de la Navigation	800
N. V. Zeekanaal Brussel	630
	3 320
Totaal 2)	8 549

	Millions de F
A. 1) Autoroutes et routes	
Secteur budgétaire :	
Fonds des Routes	18 538
Secteur débudgétisé :	
E3	1 000
E5	2 500
E39	1 000
E9 - E40	2 600
Intercom. Bruxelles	2 250
Intercom. Charleroi	1 650
Intercom. West-Vlaanderen	1 000
	12 000
Total A. 1)	30 538
B. Voies hydrauliques	
2) Cours d'eau	
Secteur budgétaire :	
53.01 Liaison Escaut-Rhin	200
71.05 Acquisition de terrains (partim)	660
73.03 Cours d'eau	4 049
73.12 Equipement touristique	20
73.20 Programme supplémentaire	300
	5 229
Secteur débudgétisé :	
Dienst der Scheepvaart	1 890
Office de la Navigation	800
S. A. Canal Maritime de Bruxelles	630
	3 320
Total 2)	8 549

BIJLAGE 2 (vervolg)

	In miljoenen F
3) <i>Stuwdammen</i>	
71.05 Aankoop van gronden (partim)	75
73.05 Stuwdammen en toevoerleidingen	1 052
73.16 Toeristische infrastructuur (partim)	50
Totaal 3)	1 177
4) <i>Havens</i>	
63.14 Kosten van de werken in de havens	1 427
63.19 Toelage voor Antwerpen	65
71.05 Aankoop van gronden (partim)	220
73.04 Kust, zeehavens en hun toegangswegen	2 605
73.06 Oorlogsschade	50
73.08 Uitbouw van de haven van Zeebrugge	3 000
73.16 Toeristische infrastructuur (partim)	150
Totaal 4)	7 517
5) <i>Ontwatering</i>	
63.04 Ontwatering	400
71.05 Aankoop van gronden (partim)	75
Totaal 5)	475
6) <i>Waterbeheersing</i>	
71.05 Aankoop van gronden (partim)	70
01.07 Dijkversterkingswerken	1 400
Totaal 6)	1 470
Totaal B (2 tot 6)	19 188
C. 7) <i>Gebouwen</i>	
Titel II	
72.03 Bouw van het E. E. G.-Centrum	210
72.04 Europese scholen	188
	398
Régie der Gebouwen	7 588
Totaal C. 7)	7 986
D. 8) <i>Diversen</i>	
51.03 Opruiming van militaire bouwwerken op private eigendommen	5
63.07 Oorlogsschade aan instellingen gelijke- gesteld met de gemeenten	21
63.08 Kleine toelagen aan gemeenten voor oor- logsschade	2
73.15 Automatisering van informatie en aan- sluiting op het net der waterwegen en wegen	322
73.17 Elektrische installaties op de gewone Rijkswegen	3
63.17 Verplaatsing van leidingen bevolen door het Rijk	100
Gesubsidieerde werken (Gemeentekrediet)	300
Totaal D. 8)	753
ALGEMEEN TOTAAL	58 465

ANNEXE 2 (suite)

	Millions de F
3) <i>Barrages</i>	
71.05 Acquisition de terrains (partim)	75
73.05 Barrages et adductions	1 052
73.16 Infrastructuur touristique (partim)	50
Total 3)	1 177
4) <i>Ports</i>	
63.14 Coût des travaux aux ports	1 427
63.19 Subside à Anvers	65
71.05 Acquisition de terrains (partim)	220
73.04 Côte, ports maritimes et leurs voies d'ac- cès	2 605
73.06 Dommages de guerre	50
73.08 Extension du port de Zeebrugge	3 000
73.16 Infrastructuur touristique (partim)	150
Total 4)	7 517
5) <i>Déménagement</i>	
63.04 Déménagement	400
71.05 Acquisition de terrains (partim)	75
Total 5)	475
6) <i>Maîtrise de l'eau</i>	
71.05 Acquisition de terrains (partim)	70
01.07 Renforcement des digues	1 400
Total 6)	1 470
Total B (2 à 6)	19 188
C. 7) <i>Bâtiments</i>	
Titre II	
72.03 Construction Cité C. E. E.	210
72.04 Ecoles européennes	188
	398
Régie des bâtiments	7 588
Total C. 7)	7 986
D. 8) <i>Divers</i>	
51.03 Enlèvement des ouvrages militaires sur les propriétés privées	5
63.07 Dommages de guerre aux organismes assimilés aux communes	21
63.08 Petits subsides aux communes pour les dommages de guerre	2
73.15 Automatisation des informations et raccor- dement aux réseaux des voies navigables et routes	322
73.17 Installations électriques sur les routes or- dinaires de l'Etat	3
63.15 Déplacement de canalisations imposé par l'Etat	100
Travaux subsidiés (Crédit communal)	300
Total D. 8)	753
TOTAL GENERAL	58 465

BIJLAGE 3

Synthese van de begroting van Openbare Werken

De hiernavolgende synthese van de budgettaire weerslag van de politiek van de Minister van Openbare Werken in 1978 heeft betrekking op de activiteiten van het ministerieel departement en op de activiteiten van de volgende organen :

- het Wegenfonds;
- de Regie der Gebouwen;
- 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 van de Charleroise periferie;
- de Intercommunale Vereniging voor de Autosnelwegen van West-Vlaanderen;
- de Dienst voor de Scheepvaart;
- « Office de la Navigation »;
- de N. V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel.

Al deze activiteiten, in financiële termen uitgedrukt en eventueel gegroepeerd, werden geordend volgens de door de Minister van Openbare Werken nagestreefde objectieven.

De eerste rubriek behelst de investeringsuitgaven, met dien verstande dat telkens de nieuwe machtigingen tot het aangaan van verbintenissen worden vermeld.

De tweede rubriek omvat een synthese van de voorziene lopende uitgaven, d.w.z. de kredieten die voorkomen op titel I.

I. Investeringsuitgaven

A. *Vergelijking van het investeringsprogramma 1977-1978*
(door het Parlement gestemde 1977 of te stemmen 1978 kredieten)
(in duizenden frank)

ANNEXE 3

Synthèse du budget des Travaux publics

La présente synthèse de l'incidence budgétaire de la politique du Ministère des Travaux publics en 1978 a trait aux activités du département ministériel et aux activités des organismes suivants :

- le Fonds des Routes;
- la Régie des Bâtiments;
- l'Intercommunale E3;
- l'Intercommunale E5;
- l'Intercommunale E39;
- l'Intercommunale E9-E40;
- l'Intercommunale pour les Autoroutes de la périphérie de Bruxelles;
- l'Intercommunale pour les Autoroutes de la périphérie de Charleroi;
- l'Intercommunale pour les Autoroutes de la Flandre occidentale;
- l'Office de la Navigation;
- le « Dienst voor de Scheepvaart »;
- la S. A. du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles.

Toutes ces activités, exprimées en termes financiers et éventuellement regroupées, ont été classées suivant les objectifs visés par le Ministre des Travaux publics.

La première rubrique concerne les dépenses d'investissements, les nouvelles autorisations de contracter des engagements étant chaque fois mentionnées.

La deuxième rubrique comprend les prévisions en matière de dépenses courantes, c'est-à-dire les crédits figurant au titre I.

I. Dépenses d'investissements

A. *Comparaison du programme d'investissements 1977-1978*
(crédit adaptés 1977 et à voter en 1978 par le Parlement)
(en milliers de F)

	1978	1977	1978/1977 (1)	
I. Budgettaire sector				I. Secteur budgétaire
1. Departement	17 581 000	16 296 500	1.08	1. Département.
2. Wegenfonds	18 538 000	13 610 000	1.36	2. Fonds des routes.
3. Regie der Gebouwen	7 588 000	6 817 800	1.11	3. Régie des Bâtiments.
	43 707 000	36 724 300	1.19	
II. Extra-budgettaire sector				II. Secteur extra-budgettaire
1. Financiering Gemeentekrediet van België ...	300 000	218 000	1.38	1. Financement Crédit Communal de Belgique.
2. E3	1 000 000	889 000	1.13	2. E3.
3. E5	2 500 000	3 315 000	0.75	3. E5.
4. E39	1 000 000	1 244 000	0.80	4. E39.
5. E9-E40	2 600 000	4 200 000	0.62	5. E9-E40.
6. Intercommunale Brussel	2 250 000	2 067 000	1.09	6. Intercommunale Bruxelles.
7. Intercommunale Charleroi	1 650 000	1 400 000	1.18	7. Intercommunale Charleroi.
8. Intercommunale West-Vlaanderen	1 000 000	1 257 000	0.80	8. Intercommunale Flandre Occidentale.
9. Dienst voor de Scheepvaart	1 890 000	560 000	3.38	9. Dienst voor de Scheepvaart.
10. Office de la Navigation	800 000	600 000	1.33	10. Office de la Navigation.
11. Kanaal Brussel-Rupel	630 000	400 000	1.58	11. Canal Bruxelles-Rupel.
	15 620 000	16 150 000	0.97	
Programma aan 100 %	59 327 000	52 874 300	1.12	Programme à 100 %.

(1) De verhouding 1978/1977 is altijd berekend t.o.v. het aangepaste programma 1977.

(1) Le rapport 1978/1977 est toujours calculé par rapport au programme adapté 1977.

BIJLAGE 3 (vervolg)

Totaal der vastleggingskredieten voorzien op de kapitaaluitgaven
onderverdeeld als volgt :

(in duizenden frank)

ANNEXE 3 (suite)

Total des crédits d'engagement prévus aux opérations de capital
comme subdivisé ci-dessous :

(en milliers de F)

	Voorziene vastleggingen — Engagements prévus	1978/1977	
Sectie 31. — Eigenlijk Ministerie van Openbare Werken			Section 31. — Ministère des Travaux publics proprement dit
Hoofdstuk V. — Vermogensoverdrachten aan andere sectoren	205 000	0.52	Chapitre V. — Transferts de capitaux à destination d'autres secteurs.
Hoofdstuk VI. — Vermogensoverdrachten binnen de sector overheid	2 015 000	1.06	Chapitre VI. — Transferts de capitaux à l'intérieur du secteur public.
Hoofdstuk VII. — Directe investeringen (civiele)	13 961 000	1.02	Chapitre VII. — Investissements directs (civils).
Hoofdstuk 01. — Diversen	1 400 000	5.48	Chapitre 01. — Divers.
	17 581 000	1.08	

B. Functionele hergroepering der investeringsuitgaven

(in duizenden frank)

B. Regroupement fonctionnel des dépenses d'investissement

(en milliers de F)

	Voorziene vastleggingen — Engagements prévus	1978/1977	
1. Rijkswegen en autosnelwegen	30 538 000	1.09	1. Routes de l'Etat et autoroutes.
2. Havens, kanalen, bevaarbare waterlopen	17 243 000	1.16	2. Ports, canaux, voies navigables.
3. Voorkomen van overstromingen	1 945 000	1.35	3. Préventions d'inondations.
4. Staatsgebouwen	7 986 000	1.12	4. Bâtiments de l'Etat.
5. Werken uit te voeren door ondergeschikte openbare besturen of gelijkgestelde besturen	328 000	1.18	5. Travaux à exécuter par les pouvoirs subordonnés ou assimilés.
6. Werken in Wallonië te verdelen bij koninklijk besluit	862 000	1.15	6. Travaux en Wallonie à ventiler par arrêté royal.
7. Diverse uitgaven	425 000	0.98	7. Dépenses diverses.
Algemeen totaal	59 327 000	1.17	Total général

1. Rijkswegen

(in duizenden F)

1. Routes de l'Etat

(en milliers de F)

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteit Objet des activités	Voorziene vastleggingen — Engagements prévus	1978/1977
Wegenfonds - Art. 533.01. — Fonds des routes - Art. 533.01.	Gewone rijkswegen. — Routes ordinaires de l'Etat.	12 313 000	1.34
	Autosnelweg A1 Brussel-Mechelen-Antwerpen. — Autoroute A1 Bruxelles-Malines-Anvers.	730 000	
	Autosnelweg A4 Brussel-Waver. — Autoroute A4 Bruxelles-Wavre.	175 000	

BIJLAGE 3 (vervolg)

(in duizenden F)

ANNEXE 3 (suite)

(en milliers de F)

Begrotingsartikelen — Articles du budget	Voorwerp der activiteit — Objet des activités	Voorziene vastleggingen — Engagements prévus	1978/1977
	Autosnelweg A12 Brussel-Boom-Antwerpen. — Auto- route A12 Bruxelles-Boom-Anvers.	1 400 000	
	Autosnelweg A17 Doornik-Kortrijk. — Autoroute A17 Tournai-Courtrai.	600 000	
	Diverse autosnelwegen. — Autoroutes diverses.	240 000	
	Totaal autosnelwegen. — Total autoroutes.	3 145 000	1.00
Wegenfonds - Art. 533.03. — Fonds des routes - Art. 533.03.	Elektrische en elektromechanische inrichtingen op autowegen en Rijkswegen. — Installations électri- ques et électromécaniques sur les autoroutes et rou- tes de l'Etat.	1 380 000	1.53
Wegenfonds - Art. 533.05. — Fonds des routes - Art. 533.05.	Gebouwen. — Bâtiments.	400 000	1.03
Wegenfonds - Art. 533.06. — Fonds des routes - Art. 533.06.	Bijkomend programma 1978. — Programme supplé- mentaire 1978.	1 300 000	(*)
Intercommunale E3. — Intercommunale E3.	Autosnelweg E3 (Franse grens-Gent-Nederlandse grens). — Autoroute E3 (frontière française-Gand- frontière néerlandaise).	1 000 000	1.13
Intercommunale E5. — Intercommunale E5.	Autosnelweg E5 (Brussel-Luik) - Autosnelweg A2 (Verviers-St-Vith). — Autoroute E5 (Bruxelles- Liège) - Autoroute A2 (Verviers-S.-Vith).	2 500 000	0.75
Intercommunale E39. — Intercommunale E39.	Autosnelweg E39 (Lummen-Nederlandse grens) - Autosnelweg A2 - Autosnelweg A24. — Autoroute E39 (Lummen-frontière néerlandaise) - Autoroute A2 - Autoroute A24.	1 000 000	0.80
Intercommunale E9-E40. — Intercommunale E9-E40.	Autosnelweg E40 (Waver-Aarlen) - Autosnelweg E9 (Luik-Arden) Gemeenschappelijk vak. — Auto- route E40 (Wavre-Arlon) - Autoroute E9 (Liège- Arlon) - Tronc commun.	2 600 000	0.62
Intercommunale Brussel. — Intercommunale Bruxel- les.	Autosnelweg periferie. — Autoroute périphérie.	2 250 000	1.09
Intercommunale Charleroi. — Intercommunale Char- leroi.	Autosnelweg periferie. — Autoroute périphérie.	1 650 000	1.18
Intercommunale West-Vlaanderen. — Intercommu- nale Flandre occidentale.	Autosnelweg A11 (Snaaskerke-Nieuwpoort) - Auto- snelweg A9 - Autosnelweg A71. — Autoroute A11 (Snaaskerke-Nieuwpoort) - Autoroute A9 - Autoroute A71.	1 000 000	0.80
	Totaal. — Total.	30 538 000	1.09

2. Havens, kanalen, bevaarbare waterlopen

(in duizenden F)

2. Ports, canaux, voies navigables

(en milliers de F)

Begrotingsartikelen — Articles du budget	Voorwerp der activiteit — Objet des activités	Voorziene vastleggingen — Engagements prévus	1978/1977
Dienst voor de Scheepvaart en « Office de la Naviga- tion ». — Office de la navigation et « Dienst voor de Scheepvaart ».	Albertkanaal. — Canal Albert.	2 690 000	2.32
N. V. Zeekanaal. — S. A. du Canal.	Kanaal Brussel-Rupel. — Canal Bruxelles-Rupel.	630 000	1.58

(*) Nieuw artikel.

(*) Nouvel article.

BIJLAGE 3 (vervolg)

(in duizenden F)

ANNEXE 3 (suite)

(en milliers de F)

Begrotingsartikelen — Articles du budget	Voorwerp der activiteit — Objet des activités	Voorziene vastleggingen — Engagements prévus	1978/1977
<i>Titel II - Sectie 31. — Titre II - Section 31.</i>			
Art. 63.19.	Toelage aan de Stad Antwerpen - bouw van opslagplaats. — Subside à la Ville d'Anvers - construction d'entrepôt.	65 000	2.60
Art. 73.03.	Waterlopen. — Cours d'eau.	4 049 000	1.36
Art. 53.01.	Kanaal Gent-Terneuzen - Zeeschelde - Schelde-Rijnverbinding (Belg.-Ned.-overeenkomst). — Canal Gand-Terneuzen - Escaut maritime-liaison Escaut-Rhin (Traité Belgo-Néerlandais).	200 000	0.53
Art. 73.05.	Stuwdammen en toevoerleidingen. — Barrages-réservoirs et adductions.	1 052 000	1.12
Art. 73.04-73.06 en/et 73.07.	Kust, zeehavens en hun toegangswegen, schade aan de kust - Autonome haven van Luik. — Côte, ports maritimes et leurs voies d'accès, dommages à la côte - Port autonome de Liège.	2 655 000	1.20
Art. 73.08.	Haven te Zeebrugge. — Port de Zeebrugge.	3 000 000	0.71
Art. 63.14.	Havens van lagere openbare besturen. — Ports appartenant aux administrations publiques subordonnées.	1 427 000	1.03
Art. 73.12.	Toeristische uitrusting. — Equipement touristique.	20 000	0.57
Art. 73.16.	Yachthavens aan de kust. — Ports pour le yachting à la côte.	200 000	4.00
Art. 71.05-gedeelte. — Art. 71.05-partim.	Onteigeningen. — Expropriations.	955 000	0.87
Art. 73.20.	Bijkomend programma 1978. — Programme supplémentaire 1978.	300 000	(*)
	Totaal. — Total.	17 243 000	1.16

(*) Nieuw artikel.

| (*) Nouvel article.

3. Voorkomen van overstromingen

(in duizenden F)

3. Prévention d'inondations

(en milliers de F)

Begrotingsartikelen — Articles du budget	Voorwerp der activiteit — Objet des activités	Voorziene vastleggingen — Engagements prévus	1978/1977
<i>Titel II - Sectie 31. — Titre II - Section 31.</i>			
Art. 63.04.	A. Ontwatering. — Démergement.	400 000	— (*)
Art. 71.05-gedeelte. — Art. 71.05-partim.	Aankoop van gronden. — Acquisition de terrains.	75 000	— (*)
	B. Waterbeheersing. — Maîtrise d'eau.		— (*)
Art. 01.07.	Dijkversterkingen. — Renforcement de digues.	1 400 000	— (*)
Art. 71.05-gedeelte. — Art. 71.05-partim.	Aankoop van gronden. — Acquisition de terrains.	70 000	— (*)
	Totaal. — Total.	1 945 000	1.35

(*) Nieuwe verdeling, geen vergelijking mogelijk met het voorgaande jaar.

(*) Nouvelle ventilation, pas de comparaison possible avec l'année précédente.

BIJLAGE 3 (vervolg)

ANNEXE 3 (suite)

4. Gebouwen

(in duizenden F)

4. Bâtiments

(en milliers de F)

Begrotingsartikelen — Articles du budget	Voorwerp der activiteit — Objet des activités	Voorziene vastleggingen — Engagements prévus	1978/1977
<i>Titre II - Sectie 31. — Titre II - Section 31.</i>			
Art. 72.04.	Europese scholen. — Ecoles européennes.	188 000	0.92
Art. 72.03.	Wijk Europese gemeenschappen. — Cité des Communautés européennes.	210 000	2.21
Regie der Gebouwen. — Régie des Bâtiments.			
Art. 550.01.	Onteigeningen. — Acquisitions.	182 000	0.75
Regie der Gebouwen. — Régie des Bâtiments.			
Art. 550.01.	Bouwen en moderniseren van Rijksgebouwen. — Bâtiments de l'Etat - construction et modernisation.	7 406 000	1.13
	Totaal. — Total.	7 986 000	1.12

5. Werken uit te voeren door ondergeschikte openbare besturen
of gelijkgestelde besturen

(in duizenden F)

5. Travaux à exécuter par les pouvoirs subordonnés
ou assimilés

(en milliers de F)

Begrotingsartikelen — Articles du budget	Voorwerp der activiteit — Objet des activités	Voorziene vastleggingen — Engagements prévus	1978/1977
<i>Titre II - Sectie 31. — Titre II - Section 31.</i>			
Art. 51.03.	Opruiming van bunkers. — Enlèvement des bunkers.	5 000	0.33
Art. 63.07.	Herstelling van schade wegens oorlogsfeiten. — Réparation de dommages causés par la guerre.	21 000	0.53
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).	2 000	0.40
Begrotingswet - Art. 23. — Loi budgétaire - Art. 23.	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).	300 000	1.38
	Totaal. — Total.	328 000	1.18

6. Werken uit te voeren in Wallonië en te verdelen bij koninklijk besluit

(in duizenden F)

6. Travaux à exécuter en Wallonie à ventiller par arrêté royal

(en milliers de F)

Begrotingsartikelen — Articles du budget	Voorwerp der activiteit — Objet des activités	Voorziene vastleggingen — Engagements prévus	1978/1977
<i>Titre II - Sectie 31. — Titre II - Section 31.</i>			
Art. 73.18.	Werken in Wallonië. — Travaux en Wallonie.	862 000	1.15
	Totaal. — Total.	862 000	1.15

BIJLAGE 3 (vervolg)

7. Diverse uitgaven
(in duizenden F)

ANNEXE 3 (suite)

7. Dépenses diverses
(en milliers de F)

Begrotingsartikelen Articles du budget	Voorwerp der activiteit Objet des activités	Voorziene vastleggingen Engagements prévus	1978/1977
<i>Titre II - Sectie 31. — Titre II - Section 31.</i>			
Art. 63.15.	Verplaatsing gas en electriciteitsinstallaties. — Déplacement installations gaz et électricité.	100 000	0.67
Art. 73.15.	Elektrische en elektromechanische inrichtingen, installaties voor informatie en automatisatieproblemen. — Installations électriques et électromécaniques, installations nécessaires pour la solution des problèmes d'information et d'automatisme.	322 000	1.08
Art. 73.17.	Elektrische en elektromechanische installaties op gewone rijkswegen. — Installations électriques et électromécaniques sur les routes ordinaires de l'Etat.	3 000	0.60
	Totaal. — Total.	425 000	0.98

II. Lopende uitgaven

II. Dépenses courantes

	In duizenden frank En milliers de F	% op totaal % dans le total	1978/1977	
1. Onderhoud elektriciteit	444 000	7,6	0.33	1. Entretien électricité.
2. Onderhoud waterwegen	2 590 000		1.08	2. Entretien voies hydrauliques.
3. Onderhoud groenplan	64 500		1.36	3. Entretien Plan Vert.
4. Onderhoud gebouwen	95 100		1.00	4. Entretien bâtiments.
5. Financiële lasten	32 355 700	76,2	5.37 (1)	5. Charges financières.
6. Personeelsuitgaven	5 815 000	13,6	1.22	6. Dépenses de personnel.
7. Werkingskosten	1 085 000	2,6	0.99	7. Dépenses de fonctionnement.
Totaal der lopende uitgaven	42 449 300	100,0	2.69 (2)	Total dépenses courantes.

(1) Van 1973 tot 1977 werd een gedeelte van de opbrengst van de rechten, heffingen en belastingen met betrekking tot de sector der motorvoertuigen en het wegverkeer besteed aan de lopende uitgaven van het Wegenfonds.

De Regering heeft besloten deze ontvangsten en uitgaven vanaf 1978 weer in de algemene begroting op te nemen. Het Wegenfonds zal derhalve door een budgettair krediet worden gefinancierd.

Deze wijziging verklaart de vastgestelde verhouding 1978/1977. Zonder deze wijziging zou deze verhouding 1.19 bedragen.

(2) De verhouding 1978/1977 zou zonder deze wijziging 1.09 bedragen.

(1) De 1973 à 1977, il a été affecté aux dépenses courantes du Fonds des routes une partie du produit des droits, des taxes et impôts se rapportant au secteur des véhicules à moteur et à la circulation routière.

Le Gouvernement a décidé de réintégrer ces recettes et dépenses dans le budget général de 1978. Le Fonds des routes sera par conséquent financé par un crédit budgétaire.

Cette modification explique le rapport 1978/1977 constaté. Sans elle, ce rapport serait de 1.19.

(2) Ce rapport 1978/1977 sans cette modification serait de 1.09.

BIJLAGE 4

Vergelijkende tabel van de programma's
en de verwezenlijkingen van het investeringsprogramma
van Openbare Werken vanaf 1975

ANNEXE 4

Tableau comparatif des programmes
et des réalisations du programme d'investissements
des Travaux publics depuis 1975

	1975		1976		1977			Basis pro- gramma 1978 — Pro- gramme de base 1978
	Aan- gepast basis- pro- gramma — Pro- gramme de base adapté	Verwezen- lijkingen — Réali- sations	Basis pro- gramma — Pro- gramme de base	Verwezen- lijkingen — Réali- sations	Basis pro- gramma — Pro- gramme de base	Aan- gepast pro- gramma — Pro- gramme adapté	Verwezen- lijkingen — Réali- sations	
Wegen. — Routes ordinaires	8 700	8 620	9 640	9 408	9 160	9 237,8	9 237,8	12 313
Autosnelwegen. — Autoroutes	4 500	4 580	4 100	4 332	3 160	3 160,0	3 160,0	3 145
Elektrische inrichtingen. — Installations électriques	800	800	260	400	900	822,2	822,2	1 380
Onderhoudsposten. — Régie d'entretien	—	—	—	—	390	390	390	400
Bijkomend programma. — Programme supplémentaire	—	—	—	—	—	—	—	1 300
Wegenfonds-Totaal. — Fonds des routes Total	14 000	14 000	14 000	14 000	13 610	13 610	13 610	18 538
Intercommunale E3	1 400	1 400	1 300	1 300	800	889	889	1 000
Intercommunale E5	3 000	2 287,4	4 000	4 712,6	3 950	3 315	3 315	2 500
Intercommunale E39	800	800	1 200	1 200,0	1 850	1 244	1 244	1 000
Intercommunale E9-E40	2 000	2 000	3 250	3 249,4	4 200	4 200	4 199,6	2 600
Intercommunale Brussel. — Intercommunale Bruxelles	3 250	3 250	2 000	2 000,0	1 450	2 067	2 067	2 250
Intercommunale Charleroi	2 000	2 000	1 725	1 725,0	1 400	1 400	1 400	1 650
Intercommunale West Vl. — Intercommunale Fl. Occid.	1 500	1 500	2 225	2 225,0	1 200	1 257	1 257	1 000
Intercommunale verenigingen-Totaal. — Intercommunales Total	13 950	13 237,4	15 700	16 412,0	14 850	14 372	14 371,6	12 000
Wegen - Autosnelwegen. — Routes - Autoroutes Tot.	27 950	27 237,4	29 700	30 552	28 460	27 982	27 981,6	30 538
Waterwegen. — Voies hydrauliques	8 750	11 190,4	8 750	8 902,0	12 053,5	14 753,5	14 959,8	15 868
Gedebudgetteerde sector. — Secteur débudgétisé								
Albertkanaal. — Canal Albert	1 000	1 000	1 500	1 421,5	700	560	549,7	1 890
					700	600	600	800
Brussel-Rupel. — Bruxelles-Rupel	254	254	254	254,0	400	400	400	630
Gedebudgetteerde sector. — Secteur débudgétisé Tot.	1 254	1 254	1 754	1 675,5	1 800	1 560	1 549,7	3 320
Waterwegen. — Voies hydrauliques Tot.	10 004	12 444,4	10 504	10 577,5	13 853,5	16 313,5	16 509,5	19 188
Regie der Gebouwen. — Régie des Bâtiments	3 031	3 549,3	4 781	5 811,5	6 530	6 817,8	6 817,2	7 588
Best. Gebouwen. — Administration des Bâtiments	350	615,4	350	419,1	500	300	303,3	398
Gebouwen-Totaal. — Bâtiments Total	3 381	4 164,7	5 131	6 230,6	7 030	7 117,8	7 120,5	7 986
Wegen. — Routes	—	3,7	—	—	—	—	—	—
Gesubsidieerde werken. — Travaux subsidiés	270	815,4	36,4	40,8	60	60	27,8	28
B. E. E. — A. E. E.	280	275,7	280	259,4	283	283	186	325
Diversen. — Divers	250	140,8	250	64,6	150	150	69,5	100
Gedebudgetteerde sector. — Secteur débudgétisé								
Gemeentekrediet. — Crédit communal	2 500	2 500	114,2	113,9	300	218	217,9	300
Diversen-Totaal. — Divers Total	5 300	3 735,6	680,6	478,7	793	711	501,2	753
Investeringsprogramma-Totaal. — Programme d'investisse- ment Total	44 635	47 582,1	46 015,6	47 838,8	50 136,5	52 124,3	52 118,8	58 465
Budgettaire sector-Totaal. — Secteur budgétaire Total	26 931	30 590,7	28 447,4	29 637,4	33 186,5	35 974,3	35 973,6	42 845
Gedebudgetteerde sector-Tot. — Secteur débudgétisé Tot.	17 704	16 991,4	17 568,2	18 201,4	16 950	16 150	16 139,2	15 620
Compensatiekredieten. — Crédits parallèles	1 250		750		750	750		863

BIJLAGE 5

Evolutie der verschillende sectoren
van de investeringsprogramma's
van Openbare Werken vanaf 1971 (1971 = 100)

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	
Wegen. — Routes	23 531 100	28 786 122	27 403 116	19 913,2 85	27 950 119	29 700 126	27 982 119	30 538 130	(*)
Waterwegen. — Voies hydrauliques	11 469 100	15 800 138	13 256,5 116	8 011,4 70	10 004 87	10 504 92	16 313,5 142	19 188 167	(*)
Gebouwen. — Bâtiments	2 731 100	4 358 160	3 725,5 138	3 113,1 114	3 381 124	5 131 188	7 117,8 261	7 986 292	(*)
Diversen. — Divers ...	2 646 100	3 012 114	5 894 223	4 588,2 173	3 300 125	680,6 26	711 27	753 28	(*)
Totaal. — Total	40 377 100	51 956 129	50 326 125	35 625,9 88	44 635 111	46 015,6 114	52 124,3 129	58 465 145	(*)

(*) Verhoging t.o.v. 1971.

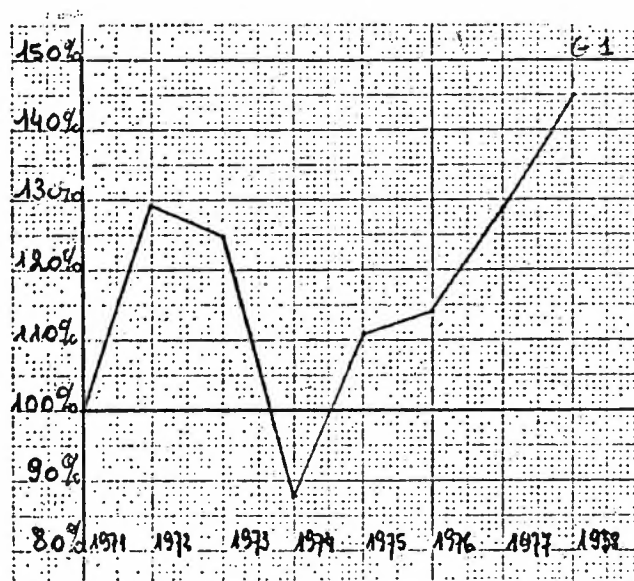
Zie G 1, G 2 hieronder.

ANNEXE 5

Evolution des différents secteurs
du programme d'investissements
des Travaux publics depuis 1971 (1971 = 100)

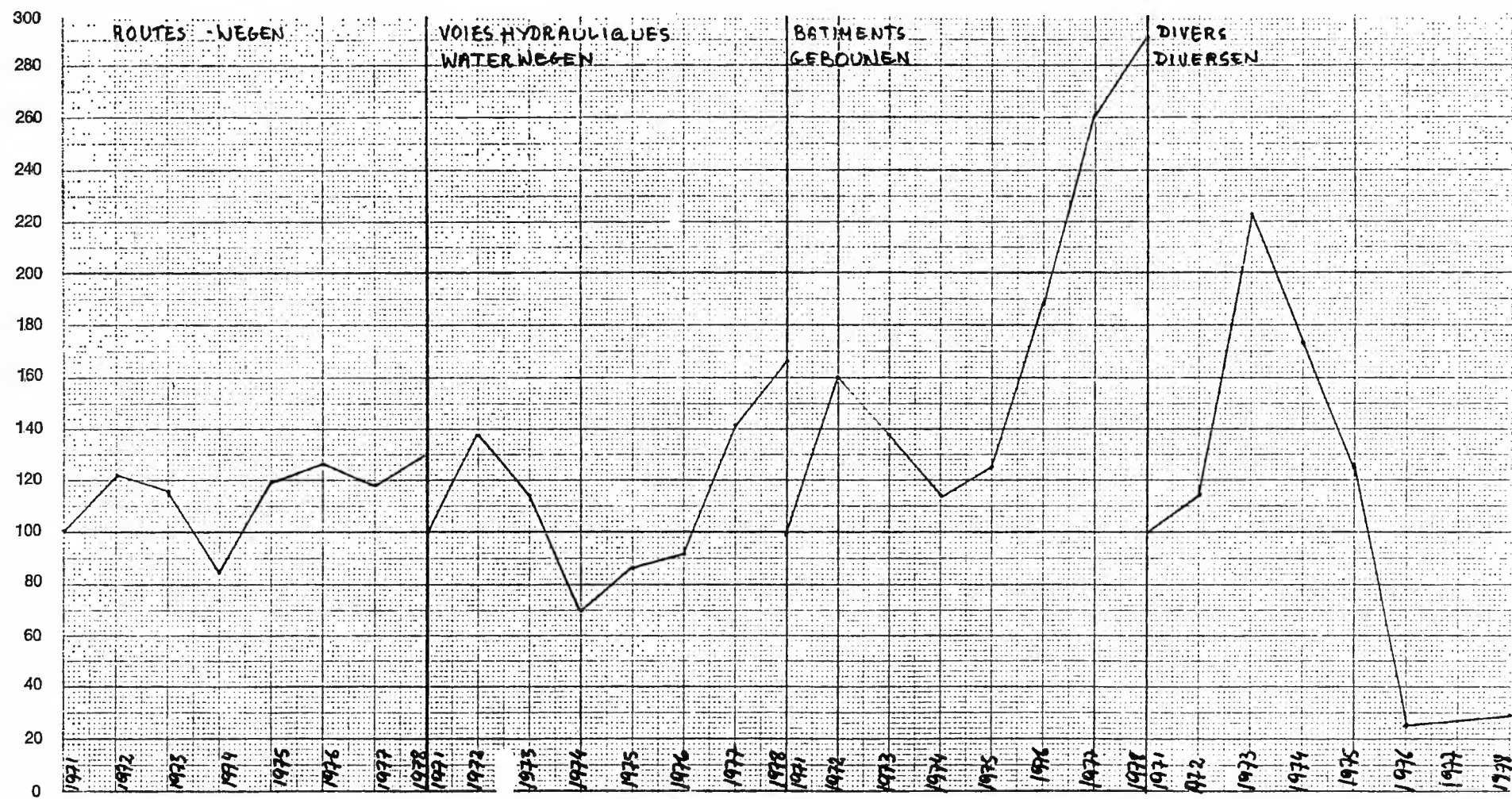
(*) Augmentation par rapport à 1971.

Voir G 1, G 2 ci-dessous.



G2 Evolutie der verschillende sectoren vanaf 1971

G2 Evolution des différents secteurs depuis 1971



BIJLAGE 6

Evolutie van de omvang
van de programma's van de 4 sectoren
(wegen, waterwegen, gebouwen en diversen)
in de investeringsprogramma's vanaf 1971

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	
Wegen. — Routes	23 531 0,58	28 786 0,55	27 403 0,54	19 913,2 0,56	27 950 0,63	29 700 0,65	27 982 0,54	30 538 0,52	(*)
Waterwegen. — Voies hydrauliques	11 469 0,28	15 800 0,30	13 256,5 0,26	8 011,4 0,22	10 004 0,22	10 504 0,23	16 313,5 0,31	19 183 0,33	(*)
Gebouwen. — Bâtiments	2 731 0,07	4 358 0,08	3 725,5 0,07	3 113,1 0,09	3 381 0,08	5 131 0,11	7 117,8 0,14	7 986 0,14	(*)
Diversen. — Divers ...	2 646 0,07	3 012 0,06	5 894 0,12	4 588,2 0,13	3 300 0,07	680,6 0,00	711 0,01	753 0,01	(*)
Totaal. — Total	40 377 1,00	51 956 1,00	50 326 1,00	35 625,9 1,00	44 635 1,00	46 015,6 1,00	52 124,3 1,00	58 465 1,00	(*)

(*) % op het jaar.

Zie G 5 hieronder.

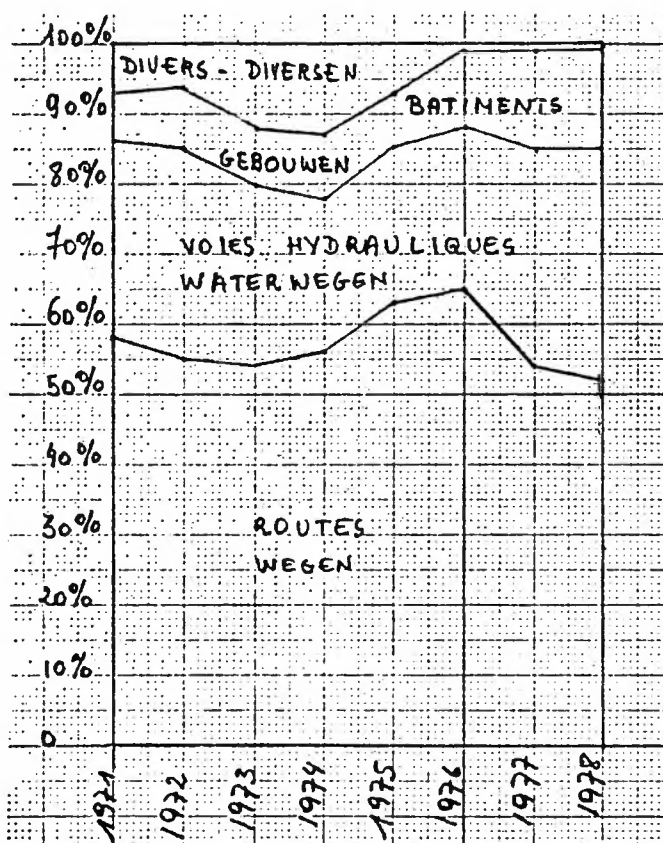
ANNEXE 6

Evolution relative de l'importance des programmes
des 4 secteurs (routes, voies hydrauliques,
bâtiments et divers)
au sein du programme d'investissements depuis 1971

(*) % sur l'année.

Voir G 5 ci-dessous.

PROGRAMMA — PROGRAMME



BIJLAGE 7

Wegenfonds — Artikel 533.01

Fysisch programma 1978

ANNEXE 7

Fonds des routes — Article 533.01

Programme physique 1978

	(In miljoenen franken)		(En millions de francs)
I. Autosnelwegen		I. Autoroutes	
A1 — Brussel-Mechelen-Antwerpen :		A1 — Bruxelles-Malines-Anvers :	
Tunnel T. 70 : afwerking	150	Tunnel T. 70 : achèvement.	
Klaverblad E3-E10	510	Echangeur E3-E10	
Kontich-Slijkhoeke : afwerking	70	Kontich-Slijkhoeke : achèvement.	
	730		
A4 — Brussel-Waver :		A4 — Bruxelles-Wavre :	
Op drie rijstroken brengen (2 ^e baan) :		Mise à 3 voies (2 ^e chaussée)	
— Brussel-Overijse	66	— Bruxelles-Overijse	
— Rosières-Waver	66	— Rosières-Wavre	
Wegen nevenbedrijf te Bierges	43	Voirie de l'installation annexe de Bierges	
	175		
A12 — Brussel-Boom-Antwerpen :		A12 — Bruxelles-Boom-Anvers :	
Boom : halfopen tunnel	1 400	Boom : tunnel semi-ouvert	
	1 400		
A17 — Doornik-Kortrijk :		A17 — Tournai-Courtrai :	
Vak Dottenijs-Rollegem	350	Section Dottignies-Rollegem	
Bruggen B.67 - B.68 - B.70 - B.71 en B.78	250	Ponts B.67 - B.68 - B.70 - B.71 et B.78	
	600		
Diverse autosnelwegen	240	Autoroutes diverses	
	240		
TOTAAL AUTOSNELWEGEN	3 145	TOTAL AUTOROUTES	
II. Wegen		II. Routes	
<i>Provincie Antwerpen :</i>		<i>Province d'Anvers :</i>	
Expressweg R6 — Ring om Mechelen — Vak Liersesteenweg —		Route express R6 — Ceinture de Malines — Section Lierse-	
Tuinbouwveiling : Grondwerken — kunstwerken	150	steenweg — Crée horticole : Travaux de terrassement —	
		ouvrages d'art	
N12 — Omlegging Mol : grondwerken	160	N12 — Déviation de Mol : travaux de terrassement	
N14 — Omlegging Wijnegem : kunstwerk over kanaal	220	N14 — Déviation de Wijnegem : ouvrage d'art sur le canal	
N51 — Mechelen-Nekkerspoel	100	N51 — Malines-Neckerspoel	
N53/215 — Opritten en brug te Sint-Lenaarts	40	N43/215 — Rampes d'accès et pont de Sint-Lenaarts	
N171 — Boom-Kontich : vak Reet-Boom	40	N171 — Boom-Kontich : section Reet-Boom	
N216 — Boterlaarbaan te Deurne	20	N216 — « Boterlaarbaan », à Deurne	
N242 — Hoboken-Wilrijk : verbinding E10-N177	60	N242 — Hoboken-Wilrijk : liaison E10-N177	
Voetgangersviaduct Linkeroever Antwerpen	10	Viaduc pour piétons, Rive gauche à Anvers	
Onteigeningen : o.a. Mechelen-Willebroek. Havenweg Antwerpen	160	Expropriations : entre autres, Malines-Willebroek. Route por-	
Verrekeningen, herzieningen, proeven, enz.	100	tuaire	
	1 060	Décomptes, révisions, essais, etc.	
<i>Provincie West-Vlaanderen :</i>		<i>Province de Flandre occidentale :</i>	
N9 — Ieper-Poperinge (2 ^e fase)	200	N9 — Ypres-Poperinge (2 ^e tranche)	
N9 — Vak Alvergem-Waarmaarde	20	N9 — Section Alvergem-Waarmaarde	
Verbinding Roeselare-E3 en E5 :		Liaison Roulers-E3 et E5 :	
— N308 — Bouwen van ongelijkvloers knooppunt ter hoogte		— N308 — Construction d'une intersection à niveaux diffé-	
van de Van de Boogaerdelaan te Izegem	30	rents à hauteur de la « Van de Boogaerdelaan »,	
		à Izegem	
— N308 — Aanleg van vak tussen N71 en N14	100	— N308 — Construction de la section située entre la N71 et	
		la N14	
— N323 — Omlegging van Pittem : 2 bruggen en verhardingen.	115	— N323 — Déviation de Pittem : 2 ponts et travaux de revê-	
		tement	
N318 — Modernisering vak Oostende-Middelkerke	55	N318 — Modernisation de la section Ostende-Middelkerke	
N334 — Doortocht te Oostende : modernisering Torhoutse-		N334 — Traversée d'Ostende : modernisation de la « Tor-	
steenweg-Van Iseghemlaan	30	houtsesteenweg » et de la « Van Iseghemlaan »	

BIJLAGE 7 (vervolg)

ANNEXE 7 (suite)

	(In miljoenen franken)		(En millions de francs)
N770 — Ringlaan te Brugge:		N770 — Boulevard de ceinture de Bruges:	
— aanpassing Dampoort en bouwen van bruggen over kanaal Brugge-Sluis	110	— aménagement de la « Dampoort » et construction de ponts sur le canal Bruges-Sluis	
— tunnel 't Zand (1 ^{ste} fase)	100	— tunnel dit « 't Zand » (1 ^{re} tranche)	
N910 — Verbinding tussen N561 en A18 en vervanging Pelikaanbrug te Nieuwpoort	110	N910 — Liaison N561-A18 et remplacement du point dit « Pelikaanbrug », à Nieuport	
Onteigeningen	190	Expropriations	
Verrekeningen, herzieningen, proeven, enz.	110	Décomptes, révisions, essais, etc.	
	1 170		
<i>Vlaams Brabant:</i>		<i>Brabant flamand:</i>	
Expressweg Brussel-Doornik:		Route express Bruxelles-Tournai:	
— N78 — Halle-Saintes: Omlegging van Halle	400	— N78 — Hal-Saintes: Contournement de Hal	
Aanpassingswerken		Travaux d'aménagement	
a) Klaverblad met N8 te Halle		a) Echangeur N78-N8 à Hal	
b) Afschaffen van de met verkeerslichten uitgeruste kruispunten der Rodenemstraat, Nijvelsesteenweg en Halleweg		b) Suppression des croisements à feux de circulation des voies dénommées « Rodenemstraat », « Nijvelsesteenweg » et « Halleweg »	
1) brug Malheidsestraat		1) pont « Malheidsestraat »	
2) brug Nijvelsesteenweg		2) pont « Nijvelsesteenweg »	
3) brug Halleweg		3) pont « Halleweg »	
c) Wegenwerken, steunmuren, toegangen tot de kunstwerken, grondwerken, in het hoofdtracé van N8		c) Travaux de voirie, murs de soutènement, accès aux ouvrages d'art, travaux de terrassement sur le tracé principal de la N8	
d) Splitsing van de rijksweg met de invalsweg naar Halle (brug en toegangswegen)		d) Bifurcation de la route de l'Etat et de la route d'accès à Hal (pont et voies d'accès)	
e) Verbetering van de toegangsbocht tot de A7 (richting Halle-Brussel) door verbetering der verkantingen		e) Aménagement de la boucle d'accès à l'A7 (sens Hal-Bruxelles) par l'amélioration des divers	
f) Onteigeningen	100	f) Expropriations	
N3 — Tervuren-Leuven	70	N3 — Tervuren-Louvain	
N3 — Tienen-St. Truiden: vak Hakendover-Orsmaal	90	N3 — Tirlemont-St. Trond: tronçon Hakendover-Orsmaal	
N269 — Herne-St. Pieterskapelle te Herne	25	N269 — Herne-St. Pieterskapelle à Herne	
Overbrugging te Ruisbroek	100	Passage supérieur à Ruisbroek	
Oostelijke omleiding van Aarschot (noordelijk deel)	80	Contournement est d'Aarschot (section nord)	
Onteigeningen	60	Expropriations	
Verrekeningen, herzieningen, proeven, enz.	90	Décomptes, révisions, essais, etc.	
	1 015		
<i>Provincie Oost-Vlaanderen:</i>		<i>Province de Flandre orientale:</i>	
Expressweg 617 — Antwerpen-Zee kust:		Route express 617 — Anvers-littoral:	
Brug over afleidingskanaal van de Leie te Addegem	330	Pont sur le canal de dérivation de la Lys à Addegem	
N10 — Vak Eeklo-Gent	30	N10 — Tronçon Eeklo-Gand	
N11 — Verbetering te Aalst	15	N11 — Travaux d'aménagement à Alost	
N60 — Omlegging te Hamme	90	N60 — Contournement de Hamme	
N310 — Omlegging te Maldegem	140	N310 — Contournement de Maldegem	
N718 — Dendermonde oostelijke omlegging (1 ^{ste} fase)	100	N718 — Contournement est de Termonde (1 ^{re} tranche)	
N731 — Aalst-Ninove: Bruggen te Erembodegem	80	N731 — Alost-Ninove: ponts à Erembodegem	
N805 — Te Deinze	20	N805 — A Deinze	
Onteigeningen	165	Expropriations	
Verrekeningen, herzieningen, proeven, enz.	110	Décomptes, révisions, essais, etc.	
	1 080		
<i>Provincie Limburg:</i>		<i>Province de Limbourg:</i>	
Expressweg 539 — Ontdubbeling N22:		Routes express 539 — Dédoublage N22:	
Vak St. Truiden-Zepperen	281	Tronçon St. Trond-Zepperen	
N2 — Omlegging Bilzen (2 ^e deel): vak N30-N445 en N445-N2	80	N2 — Contournement de Bilzen (2 ^e tranche) — Tronçons N30-N445 et N445-N2	
N2 — Diest-Hasselt: vak N19 — Grote ring rond Hasselt	60	N2 — Diest-Hasselt: tronçon N19 — grande ceinture de Hasselt	
N17 — Omlegging te Lanaken	93	N17 — Contournement de Lanaken	
N19 — Heusden-Helchteren: brug over spoorweg te Heusden	25	N19 — Heusden-Helchteren: pont sur la voie ferrée à Heusden	

BIJLAGE 7 (vervolg)

ANNEXE 7 (suite)

	(In miljoenen franken)		(En millions de francs)
N19 — Brusten-Jeuk	46	N19 — Brustem-Goyer	
N22 — Brug te Gingelom onder de spoorlijn St. Truiden-Luik	30	N22 — Pont à Gingelom sous la voie ferrée St. Trond-Liège	
N48 — Kortessem-Kerniel	107	N48 — Kortessem-Kerniel	
N539 — Oostelijke toegangsweg Hasselt	77	N539 — Voie de pénétration est de Hasselt	
N551 — Tessenderlo-Kinrooi : brug over spoorlijn en Kanaalstraat	30	N551 — Tessenderlo-Kinrooi : pont sur la voie ferrée et la « Kanaalstraat »	
N552 — St. Truiden-Tongeren : Vak St. Truiden-N18-N3 ...	80	N552 — St. Trond-Tongres : Tronçon St. Trond-N18-N13	
N665 — Ring rond Beringen (3 ^e deel)	74	N665 — Ceinture de Beringen : 3 ^e tranche	
Nieuwe rijksweg tussen E39 (park Midden Limburg) en N539 te Genk	20	Nouvelle route de l'Etat entre l'E39 (parc « Midden Limburg ») et la N539 à Genk	
Onteigeningen	172	Expropriations	
Verrekeningen, herzieningen, proeven, enz.	100	Décomptes, révisions, essais, etc	
	1 275		
<i>Brusselse Agglomeratie :</i>		<i>Agglomération bruxelloise :</i>	
N1 — Herbouwen Teichmannbrug	500	N1 — Reconstruction Pont Teichmann	
N143 — Bouwen van de nieuwe Fraiteurbrug (1 ^{ste} gedeelte) ...	110	N143 — Construction du nouveau pont Fraiteur (1 ^{re} phase)	
N182 — Brug over de Lenniksesteenweg	55	N182 — Pont de la Chaussée de Lennik	
Onteigeningen	240	Expropriations	
Verrekeningen, herzieningen, proeven, enz.	240	Décomptes, révisions, essais, etc	
	1 145		
<i>Waals Brabant :</i>		<i>Brabant wallon :</i>	
Snelverkeersweg N226: Dwarsweg door Waals Brabant :		Route express : N226-Transversale du Brabant wallon	
— Viaduct over de Thyle	180	— Viaduc de la Thyle	
— Verbinding van Corroy-le-Grand met de autosnelweg E40 ...	10	— Raccordement de Corroy-le-Grand à l'autoroute E40	
— Grondwerk vak Beaurieux-Faux	100	— Terrassements section Beaurieux-Faux	
N53 — Modernisering te Maransart	25	N53 — Modernisation à Maransart	
N280 — Modernisering van de doortocht in Itter	35	N280 — Modernisation de la traversée d'Ittre	
Onteigeningen	80	Expropriations	
Verrekeningen, herzieningen, proeven, enz.	80	Décomptes, révisions, essais, etc	
	510		
<i>Provincie Henegouwen :</i>		<i>Province de Hainaut :</i>	
Snelverkeersweg : Brussel-Doornik : onteigeningen en 1 ^{ste} fase .	400	Routes express : Bruxelles-Tournai : expropriations et 1 ^{re} phase	
N744 — Fontaine l'Evêque-Erquelines	80	N744 — Fontaine l'Evêque-Erquelines	
N746 — Dottenijs-Poegsteert : vak Komen-Wervik	70	N746 — Dottignies-Ploegsteert : Section Comines-Wervik	
N6 — Traverse in Thuin	30	N6 — Traversée de Thuin	
N21 — Modernisering van de weg Charleroi-Fleurus te Gilly.	50	N21 — Modernisation de la route Charleroi- Fleurus à Gilly	
N22 — Parallelwegen te Bergen-Bascule en « Pont du Canal »	10	N22 — Chaussées latérales à Mons-Bascule et Pont du Canal	
N36 — Verbeteringswerken te Barbençon	20	N36 — Amélioration à Barbençon	
N304 — Vak Wervik-Komen	40	N304 — Section Wervik-Comines	
N367 — Péronnes-Houdeng	85	N367 — Peronnes-Houdeng	
N392 — Modernisering van de « rue Outre l'Eau » te Peruwelz.	25	N392 — Modernisation rue « Outre l'Eau » à Peruwelz	
N624 — Nieuwe weg Obourg-Thieu (2 ^e fase)	50	N624 — Nouvelle route Obourg-Thieu (2 ^e phase)	
N741 — « Route de la Basse-Sambre »	100	N741 — Route de la Basse-Sambre	
N742 — N. M. B. S.-brug te Quaregnon	25	N742 — Pont S. N. C. B. à Quaregnon	
Onteigeningen	200	Expropriations	
Verrekeningen, herzieningen, proeven, enz.	200	Décomptes, révisions, essais, etc	
	1 385		
<i>Provincie Luik :</i>		<i>Province de Liège :</i>	
N17 — Chokier	10	N17 — Chokier	
N18 — Glaaien	15	N18 — Glons	
N23 — Recht-Crombach	20	N23 — Recht-Crombach	
N23 — Ouffet	20	N23 — Ouffet	
N23 — Hoei, « rue du Long Thiers »	15	N23 — Huy, rue du Long Thiers	
N27/591 — Verviers	35	N27/591 — Verviers	
N32/440 — Francorchamps	150	N32/440 — Francorchamps	
N40 — Oerle	10	N40 — Oreye	

BIJLAGE 7 (vervolg)

ANNEXE 7 (suite)

	(In miljoenen franken)		(En millions de francs)
N41 — Hoei-Modave	40	N41 — Huy-Modave	
N43 — Luik : « Quai de la Dérivation » (Voltooiing)	300	N43 — Liège : Quai de la Dérivation (Achèvement)	
N169 — Brug te Ougrée — « Route du Condroz »	50	N169 — Pont d'Ougrée — Route du Condroz	
N414 — Amay-Tongeren : te Amay en St. Georges	25	N414 — Amay-Tongres : à Amay et St. Georges	
N421 — Soumagne	10	N421 — Soumagne	
N436 — Ougrée-Bonnelles	20	N436 — Ougrée-Bonnelles	
N513 — Verviers : kaaien lang de Vesder	50	N513 — Verviers : Quais le long de la Vesdre	
N678 — Louveigné	15	N678 — Louveigné	
Ontheffeningen	200	Expropriations	
Verrekeningen, herzieningen, proeven, enz.	200	Décomptes, révisions, essais, etc	
	1 185		
<i>Provincie Namen :</i>		<i>Province de Namur :</i>	
N17 — Brug van « Grands Malades » te Namen (in combinatie met waterbouwkundige werken)	50	N17 — Pont des Grands Malades à Namur (en liaison avec travaux hydrauliques)	
N17 — Omliegging rond Hastière	70	N17 — Contournement d'Hastière	
N47 — Omliegging rond Dinant (Anseremme)	20	N47 — Contournement de Dinant (Anseremme)	
N47 — Houx-Dinant	50	N47 — Houx-Dinant	
N51 — « Pont de Louvain » te Namen (1 ^{ste} fase)	50	N51 — Pont de Louvain à Namur (1 ^{re} phase)	
N530/739 — Nieuwe verbinding Aisemont	50	N530/739 — Nouvelle liaison Aisemont	
N741 — « Route de la Basse-Sambre ». Vak Auvelais-Lambusart	150	N741 — Route de la Basse-Sambre — Section Auvelais-Lambusart	
N749 — Omliegging rond Sualrée	30	N749 — Contournement de Sualrée	
N750 — Vak Dréhance-Dinant	150	N750 — Section Dréhance-Dinant	
Ontheffeningen	200	Expropriations	
Verrekeningen herzieningen, proeven, enz.	200	Décomptes, révisions, essais, etc	
	1 020		
<i>Provincie Luxemburg :</i>		<i>Province de Luxembourg :</i>	
N15 — Bastenaken-Noville (Voltooiing)	20	N15 — Bastogne-Noville (Achèvement)	
N28 — N. M. B. S.-brug te Salmchâteau		N28 — Pont S. N. C. B. à Salmchâteau	
Brug te Warinsart		Pont S. N. C. B. à Warinsart	
Libramont-Warinsart		Libramont-Warinsart	
Klaverblad te Bertrix		Echangeur à Bertrix	
Voetgangersbrug te Fays-lez-Veneurs	200	Passerelle à Fays-lez-Veneurs	
N33 — Cierreux-Salmchâteau	40	N33 — Cierreux-Salmchâteau	
N34 — Doortocht van Hamoir	23	N34 — Traversée de Hamoir	
N34 — Bastenaken-La Roche tussen km 7 en km 11 (laatste gedeelte)	30	N34 — Bastogne-La Roche entre les BK 7 et 11 (dernière tranche)	
N34 — Rendeux-La Roche	70	N34 — Rendeux-La Roche	
N431 — Vielsalm-Ville du Bois	35	N431 — Vielsalm-Ville du Bois	
N544 — Westelijke omliegging rond Virton	50	N544 — Virton — Contournement ouest	
Ontheffeningen	150	Expropriations	
Verrekeningen, herzieningen, proeven, enz.	150	Décomptes, révisions, essais, etc	
	768		
<i>Gemeenschappelijke uitgaven voor alle provincies :</i>		<i>Dépenses communes à toutes les provinces :</i>	
Aanleg van fietspaden	500	Construction de pistes cyclables	
Aanleggen van beplantingen	200	Aménagement de plantations	
	700		
Totaal wegen	12 313	Total routes	
ALGEMEEN TOTAAL	15 458	TOTAL GENERAL	

BIJLAGE 8

Bijkomend programma voor werken

WEGENFONDS — ARTIKEL 533.06

ANNEXE 8

Programme supplémentaire de travaux

FONDS DES ROUTES — ARTICLE 533.06

	In miljoen F		
	En millions de F		
<i>Provincie Limburg</i>		<i>Province du Limbourg</i>	
Inrichten van kruispunten :		Aménagement de carrefours :	
— RW173 — RW457 te Neeroeteren	12	— N173 — N457 à Neeroeteren	
— RW21 — weg naar Meeuwen te Kleine Brogel	3	— N21 — route vers Meeuwen à Kleine Brogel	
— RW17 te Dilsen	12	— N17 à Dilser	
— RW173 — RW21 te Neeroeteren	7	— N173 — N21 à Neeroeteren	
— Kleine Ring van Bree — 5 kruispunten	39	— Petit contournement de Bree — 5 carrefours	
	73		
Leveren en plaatsen van vangrails :		Fourniture et placement de barrières de sécurité :	
— A13 Hasselt-Luik (25 km)	17,5	— A13 Hasselt-Liège (25 km)	
	17,5		
Andere werken tot verbetering van de veiligheid van de weggebruikers :		Autres travaux relatifs à l'amélioration de la sécurité des usagers :	
— RW12 — Rechttrekking. Spoorwegovergang te Overpelt ...	27	— N12 — Rectification. Passage à niveau à Overpelt	
— A13 — Opritten van bruggen. Vervangen systeem palen met driehoek	17,5	— A13 — Accès de ponts. Changer du « système poteaux avec triangle »	
	44,5		
	135		
<i>Provincie West-Vlaanderen</i>		<i>Province de Flandre occidentale</i>	
Inrichten van kruispunten :		Aménagement de carrefours :	
— Brugge — Kruispunt « Kaas en Brood »	5	— Brugge — carrefour « Kaas en Brood »	
— RW65 met de buurtwegen nrs 110 en 111 te Elverdinge ...	20	— N65 avec les routes voisinage nos 110 et 111 à Elverdinge	
— RW71 en RW308 te Kuurne	5	— N71 et N308 à Kuurne	
— RW9 met Wautersteenweg te Poperinge	5	— N9 avec Wautersteenweg à Poperinge	
— RW301 Kruispunt « Madonna » te Poelkapelle	10	— N301 carrefour « Madonna » à Poelkapelle	
— RW769 (Westlaan) — RW57 te Roeselare	4	— N769 (Westlaan) — N57 à Roeselare	
— RW63 — RW567 te Lichtervelde « Kruiskalsijde »	12	— N63 — N567 à Lichtervelde « Kruiskalsijde »	
— RW72 Kruispunt « Arkebrug » te Nieuwpoort	4	— N72 carrefour « Arkebrug » à Nieuwpoort	
	65		
Bochtverbeteringen :		Amélioration de virages :	
— RW71 te Oostkamp (Waardamme) + fietspad	30	— N71 à Oostkamp (Waardamme) + piste cyclable	
— RW69 te Leffinge	5	— N69 à Leffinge	
— RW67 bochtverbeteringen te Zevekote en St-Pieters-Kapelle — 1 ^{ste} fase	10	— N67 amélioration de virages à Zevekote et St-Pieters-Kapelle — 1 ^{re} phase	
— RW9 te Avelgem (doortocht)	1	— N9 à Avelgem (traversée)	
— RW9 te Anzegem	5	— N9 à Anzegem	
— RW304 vak de Clijte Kemmel	5	— N304 tronçon de Clijte Kemmel	
— RW67 te Gistel	5	— N67 à Gistel	
— RW63 te Torhout km 21,700 te Wijnendale	10	— N63 à Torhout km 21,700 à Wijnendale	
	71		
	136		
<i>Provincie Oost-Vlaanderen</i>		<i>Province de Flandre orientale</i>	
Inrichten van kruispunten :		Aménagement de carrefours :	
— RW617 en RW725 te Zelzate	43	— N617 et N725 à Zelzate	
— Wetteren — Kruispunt Beernaertsplein	10	— Wetteren — carrefour Beernaertsplein	
— RW802 — RW346 te Waasmunster	4	— N802 — N346 à Waasmunster	
— RW10 — Koolstraat - St-Annalaan - Gentsestraat te Aalst .	2,5	— N10 — Koolstraat - St-Annalaan - Gentsestraat à Aalst	
— RW14 — V. Braeckmanlaan - Orchideeënstraat te St-Amandsberg	28,5	— N14 — V. Braeckmanlaan - Orchideeënstraat à St-Amandsberg	
— RW9 — RW55 « de Os » te Ninove	29	— N9 — N55 « de Os » à Ninove	
	124		

BIJLAGE 8 (vervolg)

ANNEXE 8 (suite)

	In miljoen F		
	En millions de F		
Bochtverbeteringen :		Amélioration de virages :	
— RW66 te Deinze (Bachte-Maria-Leerne)	3	— N66 à Deinze (Brachte-Maria-Leerne)	
	3		
Andere werken tot verbetering van de veiligheid van de weg-gebruikers :		Autres travaux relatifs à l'amélioration de la sécurité des usagers :	
— Kleine verbeteringswerken aan kruispunten	6	— Petits travaux d'aménagement de carrefours	
— Verplaatsing van bushaltes	3,5	— Déplacement d'arrêts de bus	
	9,5		
	136,5		
<i>Provincie Vlaams Brabant</i>		<i>Province du Brabant flamand</i>	
Inrichten van kruispunten :		Aménagement de carrefours :	
— RW783 Naamse Poort te Leuven	18	— N783 Porte de Namur à Louvain.	
— Martelarenplein te Leuven	17	— Martelarenplein à Louvain.	
	35		
Leveren en plaatsen van vangrails :		Fourniture et placement de barrières de sécurité :	
— Plaatselijke verbeteringen	10	— Améliorations locales	
	10		
Vernieuwen van brugvoegen :		Renouvellement des joints de ponts :	
— A7	5	— A7	
	5		
Bochtverbeteringen :		Amélioration de virages :	
— RW53 te Egenhoven	16	— N53 à Egenhoven	
	16		
Andere werken tot verbetering van de veiligheid van de weg-gebruikers :		Autres travaux relatifs à l'amélioration de la sécurité des usagers :	
— RW3 Plaatselijke verbetering : bushaltes	10	— N3 Améliorations locales : arrêts de bus	
— RW177 Verbetering en vernieuwing van oplegtoestellen	5	— N177 Amélioration et renouvellement des appuis de ponts	
	15		
	81		
<i>Provincie Antwerpen</i>		<i>Province d'Anvers</i>	
Inrichten van kruispunten :		Aménagement de carrefours :	
— RW1 — Bussestraat (De Vosberg) te Rumst	1	— N1 — Bussestraat (De Vosberg) à Rumst	
— RW20 — gemeenteweg Stelen — Tongerlo te Geel	3	— N20 — route communale Stelen — Tongerlo à Geel	
— RW311 — RW213 te Putte (Kapelle)	0,2	— N311 — N 213 à Putte (Kapelle)	
— Hoogmolenbrug — Bisschoppenhoflaan	0,5	— Hoogmolenbrug — Bisschoppenhoflaan	
— RW14 — RW232 te Beerse	0,5	— N14 — N232 à Beerse	
— RW1 — RW242 te Luithagen	5	— N1 — N242 à Luithagen	
— RW1 — RW12 Gemeenteplein te Mortsel	7,3	— N1 — N12 Gemeenteplein à Mortsel	
— RW1 — Deurnestraat te Edegem	0,1	— N1 — Deurnestraat à Edegem	
— RW637 — Marienlaan en Hassaertlaan te Edegem	2	— N637 — Marienlaan et Hassaertlaan à Edegem	
— RW637 — Groeningelei en Molenstraat te Kontich	2	— N637 — Groeningelei et Molenstraat à Kontich	
— RW16 — Leestsesteenweg te Mechelen	1,5	— N16 — Leestsesteenweg à Malines	
— Noordelijke toegang — Battelsesteenweg te Mechelen	0,2	— Accès Nord — Battelsesteenweg à Malines	
— RW12 — Opsomerlaan te Lier	0,2	— N12 — Opsomerlaan à Lierre	
— RW13 — RW16 te Heist-op-den-Berg	1	— N13 — N16 à Heist-op-den-Berg	
— RW13 — Lostraat te Heist-op-den-Berg	0,2	— N13 — Lostraat à Heist-op-den-Berg	
— Ring — Boerenkrijglaan te Westerlo	0,1	— Ring — Boerenkrijglaan à Westerlo	
— RW14 — Gierlebaan te Beerse	0,2	— N14 — Gierlebaan à Beerse	
	25		

BIJLAGE 8 (vervolg)

ANNEXE 8 (suite)

	In miljoen F		En millions de F
Leveren en plaatsen van vangrails :		Fourniture et placement de barrières de sécurité :	
— E10 Antwerpen-Breda (2 loten)	40	— E10 Anvers-Breda (2 lots)	
— E10 Mechelen-Noord	3	— E10 Malines-Nord	
— E39 Plaatselijk	10	— E39 Localement	
	53		
Wegwerken van spoorvorming en verbeteren van vervormde wegen :		Amélioration des chaussées orniérées et déformés :	
— E10 Zuid (Kontich-Mechelen)	20	— E10 Sud (Kontich-Malines)	
	20		
Vernieuwen van brugvoegen :		Renouvellement des joints de ponts :	
— E10 Zuid te Mechelen	7	— E10 Sud à Malines	
	7		
Bochtverbeteringen :		Amélioration de virages :	
— RW211 — Keienhof te Kalmthout	1	— N211 — Keienhof à Kalmthout	
	1		
Andere werken tot verbetering van de veiligheid van de weggebruikers :		Autres travaux relatifs à l'amélioration de la sécurité des usagers :	
— Hoevenen-Stabroek. Verbetering RW214 met de weg Kapelle Centrum	1,5	— Hoevenen-Stabroek. Aménagement N214 avec la route Kapelle Centre	
— Aanbrengen van katogen op onverlichte wegen	4	— Placement de réflecteurs sur des routes non-éclairées	
— RW214 te Stabroek. Verbetering van het Rond Punt — « Havenweg »	10	— N214 à Stabroek. Aménagement du Point-Rond — « Havenweg »	
— RW215 St-Jobse steenweg	5	— N215 St-Jobse steenweg	
— RW215 te Schoten	10	— N215 à Schoten	
	30,5		
	136,5		
<i>Brusselse agglomeratie</i>		<i>Agglomération bruxelloise</i>	
Inrichten van kruispunten :		Aménagement de carrefours :	
— Bastenakenplaats	13	— Place de Bastogne	
— Stefaniaplein	7	— Place Stéphanie	
— Quatre-Bras te Oudergem	9	— Quatre-Bras d'Auderghem	
— Marlowsquare-Dancoplaats	15	— Square Marlow-Place Danco	
— Van Volxemlaan-Wielemans-Ceuppenslaan	5	— Av. Van Volxem-Av. Wielemans Ceuppens	
— Oudergem-Vorst	4	— Auderghem-Forest	
— Vlaamse Poort	4	— Porte de Flandre	
— Plaskysquare	4	— Square Plasky	
— Woluwelaan-Hippocrateslaan	5	— Bld de la Woluwe-Av. Hippocrate	
— Vorstlaan-Tervurenlaan	6	— Bld du Souverain-Av. Tervuren	
— Plaatselijke verbeteringen van kruispunten :		— Aménagements locaux de carrefours :	
Aanleggen, wijzigen of verwijderen van verkeersgeleiders en van midden-of zijbermen	28	Création, modification ou suppression d'îlots directionnels et de bermes centrales ou latérales	
	100		
Verbeteren van door rijsporen vervormde rijbanen :		Amélioration des chaussées orniérées et déformés :	
Onder meer de Belliardstraat, de Reyerslaan, de Vuurkruisenlaan, de Van Praetlaan, de Van Praetbrug, de Vilvoordsesteenweg, alsmede aan kruispunten	49	Notamment la rue Belliard, le Bld Reyers, l'Av. des Croix de Feu, l'Av. Van Praet, le Pont Van Praet, Chaussée de Vilvorde, abords des carrefours	
	49		
Vernieuwen van brugvoegconstructies :		Renouvellement des joints de ponts :	
Van Praetbrug	6	Pont Van Praet	
	6		
	155		

BIJLAGE 8 (vervolg)

ANNEXE 8 (suite)

In miljoen F
En millions
de F

Provincie Luik

Leveren en plaatsen van vangrails :

Autosnelwegen :

Jemeppe-Bierset	12	
Loncin-Vottem		
Diverse wegen	3	15

Verbeteren van door rijsporen vervormde rijbanen :

— N48 Hoi	20	
— N34 Comblain-Aywaille	25	
— N38 Hody-Ouffet	10	
— N41 Modave-Clavier	10	
— N43 Traverse in Hermalle-sous-Huy	10	
— N438 Eupen - rue d'Herbestal	20	
— N440 Verviers-Polleur	20	115
		130

Provincie Luxemburg

Inrichten van kruispunten :

— N28 Saint-Hubert	8	8
--------------------	---	---

Verbeteren van door rijsporen vervormde rijbanen :

— N4 a) Marche-Bastenaken	25	
b) Bastenaken-Aarlen	25	
c) Aarlen - grens Groothertogdom	25	
— N15 Dinez - Baraque Fraiture	30	
— N44 a) Jamoigne-Florenville	5	
b) Aarlen-Vance	5	115
		123

Provincie Namen

Inrichten van kruispunten :

— N4 Kruispunt te Gembloux	1	
— N4 Corrioule	30	
— N4 Toekomstige rijkswachtkazerne - Av. de Luxembourg, Namen	4	
— N21 Chien courant te Assesse	4	
— N21 Corroy-le-Château	2	
— N21 Descampe te Gembloux	2	
— N22/43 Bierwart	1	
— N22/741 Floreffe	30	
— N36 Pont du Jambon te Ciney	3	
— N42/545 Goyet	4	
— N530 Falisolles	2	
— Pont de l'Evêché te Namen	6	89

Leveren en plaatsen van vangrails :

— A15 Waalse autoweg	6	6
----------------------	---	---

Province de Liège

Fourniture et placement de barrières de sécurité :

Autoroutes :

Jemeppe - Bierset	
Loncin - Vottem	
Routes diverses	

Amélioration des chaussées orniérées et déformées :

— N48 Huy	
— N34 Comblain-Aywaille	
— N38 Hody-Ouffet	
— N41 Modave-Clavier	
— N43 Traverse de Hermalle s/Huy	
— N438 Eupen - rue d'Herbestal	
— N440 Verviers-Polleur	

Province de Luxembourg

Aménagement de carrefours :

— N28 Saint-Hubert	
--------------------	--

Amélioration des chaussées orniérées et déformées :

— N4 a) Marche-Bastogne	
b) Bastogne-Arlon	
c) Arlon - frontière grand-ducale	
— N15 Dinez - Baraque Fraiture	
— N44 a) Jamoigne-Florenville	
b) Arlon-Vance	

Province de Namur

Aménagement de carrefours :

— N4 Croisée à Gembloux	
— N4 Corrioule	
— N4 Future gendarmerie - Av. de Luxembourg, Namur	
— N4 Chien courant à Assesse	
— N21 Corroy-le-Château	
— N21 Descampe à Gembloux	
— N22/43 Bierwart	
— N22/741 Floreffe	
— N36 Pont du Jambon à Ciney	
— N42/545 Goyet	
— N530 Falisolles	
— Pont de l'Evêché à Namur	

Fourniture et placement de barrières de sécurité :

— A15 Autoroute de Wallonie	
-----------------------------	--

BIJLAGE 8 (vervolg)

ANNEXE 8 (suite)

	In miljoen F En millions de F	
Verbeteren van door rijsporen vervormde rijbanen :		Amélioration des chaussées orniérées et déformés :
— N4 Ciney-Assesse	3	— N4 Ciney-Assesse
— N29 Houyet-Montgauthier	5	— N29 Houyet-Montgauthier
— N38 Méan	3	— N38 Méan
— N482 Sommeleuze-Durbuy	6	— N482 Sommeleuze-Durbuy
— N511 Ciergnon	6	— N511 Ciergnon
— Diverse wegen te Namen	1	— Diverses routes a Namur
	24	
Andere werken tot verbetering van de veiligheid van de weggebruikers :		Autres travaux relatifs à l'amélioration de la sécurité des usagers :
— N47 Leffe-Dinant : borstwering	3	— N47 Leffe-Dinant : garde-corps
	3	
	122	
<i>Waals Brabant</i>		<i>Brabant wallon</i>
Leveren en plaatsen van vangrails :		Fourniture et placement de barrières de sécurité :
— A4 Rosières-Waver	14	— A4 Rosières-Wavre
— N168 Waver-Ottignies	3	— N168 Wavre-Ottignies
	17	
<i>Provincie Henegouwen</i>		<i>Province de Hainaut</i>
Inrichten van kruispunten :		Aménagement de carrefours :
— N21 — N381 te Gilly	15	— N21 — N381 à Gilly
— N22 Watertoren te Anderlues	3	— N22 Château d'eau à Anderlues
— N56 — N276 te Lessen	1	— N56 — N276 à Lessines
— N61 — N366 te Givry	4	— N61 — N366 à Givry
— N396 te Merbes-Sainte-Marie	2	— N396 à Merbes-Sainte-Marie
	25	
Leveren en plaatsen van vangrails :		Fourniture et placement de barrières de sécurité :
— N6 langs het fietspad	1	— N6 le long de la piste cyclable
— Diverse wegen in het 3 ^{de} district	16	— Diverses routes dans le 3 ^{me} district
	17	
Verbeteren van door rijsporen vervormde rijbanen :		Amélioration des chaussées orniérées et déformés :
— N55 Haine-Saint-Pierre-Péronnes	3	— N55 Haine-Saint-Pierre-Péronnes
— N71 Bléharies - traverse in de agglomeratie	10	— N71 Bléharies - traverse agglomération
— N71 Froyennes	2	— N71 Froyennes
— N392 Wiers	3	— N392 Wiers
	18	
Andere werken tot verbetering van de veiligheid van de weggebruikers :		Autres travaux relatifs à l'amélioration de la sécurité des usagers :
— N7 Hyon-Ciply : bushaltes	5	— N7 Hyon-Ciply : arrêts bus
— N22 St-Symphorien : zijberm en waterafvoer parkeerstrook	10	— N22 St-Symphorien : accotement et écoulement des eaux zone de stationnement
— N56 Gellingen-Wollingen : bochtverbetering	2	— N56 Ghislenghien-Ollignies : amélioration de virages
— N388 Elzele : zijberm	3	— N388 Ellezelles : accotement
— N365 Erquelinnes : slopen brug N. M. B. S. (vrij uitzicht)	8	— N365 Erquelinnes : démolition pont S. N. C. B. (visibilité)
— N398 Ghlin : verbetering stroefheid	3	— N398 Ghlin : amélioration rugosité
— N656 Irchonwelz-Ormeignies : bochtverbetering	2	— N656 Irchonwelz-Ormeignies : amélioration des virages
— 6 ^{de} district : versterking van zijbermen, verbeteren van bochten en van de waterafvoer	18	— District 6 : consolidation d'accotements et appropriation écoulement des eaux
— 5 ^{de} district : bushaltes in de zijbermen	7,5	— District 5 : arrêts de bus à aménager en accotements
— 3 ^{de} district : verplaatsen van bushaltes		— District 3 : déplacement d'arrêts de bus
— N367 Rechttrekking aan weerszijden van de brug « Belle-Tête » (N. M. B. S.-lijn n° 117)	9,5	— RN367 rectification de part et d'autre du pont « Belle-Tête » (ligne S. N. C. B. n° 117)
	68	
	128	

BIJLAGE 9

Wegenfonds — Art. 533.01

Fysisch programma voor de fietspaden

ANNEXE 9

Fonds des routes — Art. 533.01

Programme physique des pistes cyclables

In miljoenen F
—
En millions de F

I. — a) <i>West-Vlaanderen</i> :		I. — a) <i>Flandre occidentale</i> :	
— RW 67 Brugge-Knokke-Dudzele 2 ^e fase	25	— RN 67 Bruges-Knokke-Dudzele, 2 ^e phase.	
— RW 71 Blankenberge-Blauwe Toren (weg op vier rijstro- ken + fietspad reeds op definitieve plaats 7,5 km) onteigeningen	30	— RN 71 Blankenberge-Blauwe Toren (voie à 4 bandes de circulation + piste cyclable déjà à sa place défini- tive 7,5 km) expropriations.	
Totaal West-Vlaanderen	55	Total Flandre occidentale.	
b) <i>Oost-Vlaanderen</i> :		b) <i>Flandre orientale</i> :	
— RW 56 Ophasselt-Schendelbeke (km 32,450 tot 34,700) ...	11	— RN 56 Ophasselt-Schendelbeke (p.k. 32,450 à 34,700).	
— RW 219 Temse-Burcht-Zwijndrecht (ontdubbeling fietspa- den)	3	— RN 219 Tamise-Burcht-Zwijndrecht (dédoublement pistes cyclables).	
— RW 339 Deinze-Gavere (4,5 km)	30	— RN 339 Deinze-Gavere (4,5 km).	
Totaal Oost-Vlaanderen	44	Total Flandre orientale.	
c) <i>Vlaams Brabant</i> :		c) <i>Brabant flamand</i> :	
— RW 13 Aarschot-Rillaar-Scherpenheuvel	31	— RN 13 Aarschot-Rillaar-Montaigu.	
— RW 281 St-Stevens-Woluwe-Zaventem	7,5	— RN 281 Woluwe-Saint-Etienne-Zaventem.	
Totaal Vlaams Brabant	38,5	Total Brabant flamand.	
d) <i>Limburg</i> :		d) <i>Limbourg</i> :	
— RW 12 Lommel-Overpelt	23,5	— RN 12 Lommel-Overpelt.	
— RW 13 Tongeren-Borgloon	26	— RN 18 Tongres-Looz.	
— RW 18 St-Truiden-Herk-de-Stad	12	— RN 18 St-Trond-Herck-la-Ville.	
— RW 463 As-Maasmechelen 2 ^{de} deel	8	— RN 463 As-Maasmechelen 2 ^e partie.	
Totaal Limburg	69,5	Total Limbourg.	
e) <i>Antwerpen</i> :		e) <i>Anvers</i> :	
— RW 14 Wijnegem-Schilde	16	— RN 14 Wijnegem-Schilde.	
— RW 215 te Schoten, Churchilllaan (aanleg vrijliggend fiets- pad ± 1 km)	2	— RN 215 à Schoten, Av. Churchill (construction piste cycla- ble indépendante ± 1 km).	
— RW 236 Balen-Postel tussen kruispunt Congo en Roskam (vrijliggende fietspaden) onteigeningen	10	— RN 236 Balen-Postel entre carrefour Congo et Roskam (piste cyclables indépendantes) expropriations.	
Totaal Antwerpen	28	Total Anvers.	
Algemeen totaal Vlaanderen	235	Total général Flandre.	
II. — <i>Brussel</i> :		II. — <i>Bruxelles</i> :	
— Tervurensteenweg	4,5	— Chaussée de Tervueren.	
— Tervurenlaan (Leopold II Square-Vorstlaan)	18,9	— Av. de Tervueren (Square Léopold II-Bd du Souverain).	
— Vorstlaan (Debrouxlaan-Waverse steenweg)	3	— Bd du Souverain (av. Debroux-ch. de Wavre).	
— Terhulpsesteenweg (Delleurlaan-Rooseveltlaan)	3,6	— Chaussée de la Hulpe (av. Delleur-av. Roosevelt).	
Totaal Brussel	30	Total Bruxelles.	
III. — a) <i>Waals Brabant</i> :		III. — a) <i>Brabant wallon</i> :	
— RW 5 Brussel-Charleroi, k.p. 21,500 tot 29,000	20	— RN 5 Bruxelles-Charleroi, p.k. 21,500 à 29,000.	
— RW 49 Nijvel-'s Gravenbrakel, k.p. 12,700 tot 15,000 ...	4	— RN 49 Nivelles-Braine-le-Comte, p.k. 12,700 à 15,500.	
— RW 49 Nijvel-Namen, k.p. 30,000 tot 32,500	5	— RN 49 Nivelles-Namur, p.k. 30,000 à 32,500.	
Totaal Waals Brabant	29	Total Brabant wallon.	

BIJLAGE 9 (vervolg)

ANNEXE 9 (suite)

In miljoenen F
En millions de F

b) Henegouwen :		b) Hainaut :	
— RW 22 Bergen-St.-Symphorien-Bray (10 km)	11	— RN 22 Mons-St-Symphorien-Bray (10 km).	
— RW 58 van Péruwelz tot aan de autowegbrug A 15 (3 km)	6	— RN 58 de Péruwelz jusqu'au pont de l'autoroute A 15 (3 km).	
— RW 58 Leuze-Dergneau (14 km)	14	— RN 58 Leuze-Dergneau (14 km).	
— RW 69 te Ploegsteert (1,2 km)	6	— RN 69 à Ploegsteert (1,2 km).	
— RW 304 Komen-Waasten (4 km)	12	— RN 304 Comines-Warneton (4 km).	
Totaal Henegouwen	49	Total Hainaut.	
c) Luik :		c) Liège :	
— RW 15 Rocourt, grens van Limburg (7 km)	18	— RN 15 Rocourt, Limite du Limbourg (7 km).	
— RW 23 Ligneuville-St.-Vith (12 km)	20	— RN 23 Ligneuville-St-Vith (12 km).	
— RW 28 Baraque Michel-Xhoffraix	12	— RN 28 Baraque Michel-Xhoffraix.	
— RW 618 Tihange-Neuville	6	— RN 618 Tihange-Neuville.	
Total Luik	56	Total Liège.	
d) Luxemburg :		d) Luxembourg :	
— RW 28 te Libramont (k.p. 31 tot 33)	5	— RN 28 à Libramont (p.k. 31 à 33).	
— RW 29 Petit-Han-Barvaux (k.p. 3,5 tot 7)	5	— RN 29 Petit-Han-Barvaux (p.k. 3,5 à 7).	
— RW 44 Stockem-Vance (k.p. 29 tot 36)	12	— RN 44 Stockem-Vance (p.k. 29 à 36).	
— RW 44 Jamoigne-Florenville (k.p. 29 tot 36)	12	— RN 44 Jamoigne-Florenville (p.k. 29 à 36).	
— RW 471 Virton-Ethe (k.p. 0,7 tot 2,2)	11	— RN 471 Virton-Ethe (p.k. 0,7 à 2,2).	
— RW 508 St.-Hubert-station van Poix (k.p. 0 tot 5,6)	5	— RN 508 St-Hubert-gare de Poix (p.k. 0 à 5,6).	
Totaal Luxemburg	50	Total Luxembourg.	
e) Namen :		e) Namur :	
— RW 4 Namen-kruispunt Didi	16	— RN 4 Namur-carrefour Didi.	
— RW 71 Namen-Erpent	13	— RN 4 Namur-Erpent.	
— RW 741 Floreffe-Moignelée	22	— RN 741 Floreffe-Moignelée.	
Totaal Namen	51	Total Namur.	
Algemeen totaal Wallonië	235	Total général Wallonie.	

BIJLAGE 10

ANNEXE 10

Kredieten voor de waterwegen (art. 73.20)

Crédits pour voies hydrauliques (art. 73.20)

In miljoenen F

En millions
de F*Dienst der kust :*

Nieuwe sluisdeuren sluis te Passendale	1,5
Nieuwe sluisdeuren sluizen te Nieuwpoort	3
Brugvloer van de brug over benedenhoofd Dampoortsluis te Brugge	5
Aanleggen fiets- en voetpaden langs Lokanaal	5
Brugvloeren Leffinge en Slijpebrug	3
Moderniseren stuw Sas-Slijkens Oostende	10
Beweegbare schuiven Hagebrug (Passendale-Nieuwpoort) ...	2
Slopen oude Tervatebrug (Ijzer)	1
Brugvloer en leuning Kortewildebrug	2

Stroomgebied der Schelde, tweede directie :

Onderhouds- en verbeteringswerken op de Bovenschelde en Spierekanaal	10
---	----

*Stroomgebied der Schelde, eerste directie :**Afleidingskanaal der Leie*

Herstellingswerken en opruimingswerken aan de stuwsuis te Balgerhoeke-Eeklo	5
--	---

Ringvaart

Bedrijfsklaar brengen van de stuw B4	3
Schilderwerken aan het sluizencomplex E2-B2 te Merelbeke	8

Doortocht Gent

Herstellingswerken aan de voetgangersbrug over de stuw-afleiding van de stuwsuis te Gentbrugge	0,5
Vernieuwen van brugvloeren van de Vleeshuisbrug, herstellingswerken aan de Zuivelbrug, vernieuwen van voetpaden van de Krommewalbrug	3

Kanaal Gent-Oostende

Vernieuwen van fietspad, voetpad, tussenliggers en rijweg van de brug van Steenbrugge	2
Brug te Aalter. — Aanbrengen damplanken aan pijlers ...	3

Leopoldskanaal

Schilderwerken aan zes bruggen	2
Onderhoudswerken aan de Isabellesluis	1,5

Zuidervaart

Ruimen van sifons van Lappersfort en Oostkerke	2
---	---

Dender

Herstellen jaagpad nabij oud sas te Dendermonde	1
Kuisen omloopriolen van de sluis te Denderbelle	1
Vernieuwen van de brugvloerbekleding van de brug te Erembodegem	0,7
Schilderwerken aan de Sint Annabrug te Aalst	1,5

Service de la côte :

Nouvelles portes d'écluse à l'écluse de Passendale.
Nouvelles portes d'écluse aux écluses de Nieuport.
Platelage du pont sur la tête aval de l'écluse de la Dampoort à Bruges.
Création de pistes cyclables et de sentiers le long du canal de Lo.
Platelages ponts de Leffinge et de Slijpe.
Modernisation du barrage de Sas-Slijkens à Ostende.
Vannes mobiles du pont dit « Hagebrug » (canal de Passendale à Nieuport).
Démolition du vieux pont de Tervate (Yser).
Platelage et garde-fou du pont dit « Kortewildebrug ».

Bassin fluvial de l'Escaut, deuxième direction :

Travaux d'entretien et d'amélioration sur le Haut-Escaut et le canal d'Espierres.

*Bassin fluvial de l'Escaut, première direction :**Canal de dérivation de la Lys*

Travaux de réparation et de déblaiement au barrage éclusé de Balgerhoeke-Eeklo.

Canal circulaire de Gand

Mise en ordre de marche du barrage B4.
Travaux de peinture au complexe d'écluses E2-B2 à Merelbeke.

Traversée de Gand

Travaux de réparation à la passerelle sur la dérivation du barrage éclusé de Gentbrugge.
Renouvellement des platelages du pont dit « Vleeshuisbrug », travaux de réparation au pont dit « Zuivelbrug », renouvellement des trottoirs du pont dit « Krommewalbrug ».

Canal Gand-Ostende

Renouvellement de la piste cyclable, des trottoirs, des joints et de la chaussée du pont de Steenbrugge.
Pont d'Aalter, battage de palplanches aux piliers.

Canal Léopold

Travaux de peinture à six ponts.
Travaux d'entretien à l'écluse dite « Isabellesluis ».

Canal dit « Zuidervaart ».

Curage des siphons de Lappersfort et d'Oostkerke.

Dendre

Remise en état du chemin de halage aux abords du vieux sas de Termonde.
Curage du collecteur de l'écluse de Denderbelle.
Renouvellement du platelage du pont d'Erembodegem.
Travaux de peinture au pont Sainte-Anne à Alost.

BIJLAGE 10 (vervolg)

ANNEXE 10 (suite)

	In miljoenen F En millions de F		
<i>Zeekanaal naar Gent</i>		<i>Canal maritime de Gand</i>	
Herstellen van de onderdoorgang naar « Klein Rusland »	2	Remise en état du passage inférieur vers le Quartier « Klein Rusland ».	
Hernieuwen van de vloer van de veerbotsen	1,5	Renouvellement du plancher des bacs.	
Aanpassing van de rechteroever van de Ourthe, stroomop-	4	Travaux d'aménagement au barrage du Tolhuis.	
<i>Dienst der Kolenafvoerkanalen</i>		<i>Service des canaux houillers</i>	
Oeververdedigingswerken aan de Boven-Zenne, afwaarts de stuw te Zemst	5,957 640 F	Travaux de consolidation des berges de la Haute Senne en aval du barrage de Zemst.	
<i>Boven-Zenne</i>		<i>Haute Senne</i>	
Oeververdedigingswerken aan de Boven-Zenne opwaarts de stuw te Zemst	6	Travaux de consolidation des berges de la Haute Senne en amont du barrage de Zemst.	
<i>Kanaal Brussel-Charleroi :</i>		<i>Canal Bruxelles-Charleroi :</i>	
a) <i>Ophaalbrug « Hocquet » te La Louvière</i>		a) <i>Pont-levis du Hocquet à La Louvière</i>	
Vervangen van het portaal en van de bovenbouw	1,2	Remplacement du portique et de la superstructure.	
b) <i>Hellend vlak van Ronquières</i>		b) <i>Plan incliné de Ronquières</i>	
Vervanging van de verbindingsbrug tussen de twee kokers langs de toren	1,8	Remplacement de la passerelle reliant les deux trémies le long de la tour amont.	
c) <i>Sluis n° 5 te Ittre</i>		c) <i>Ecluse n° 5 à Ittre</i>	
Bouwen van tien metalen loopbruggen ter verbinding van de naderingsdukdalven en om de schippers in staat te stellen aan wal te komen	1,8	Exécution de dix passerelles métalliques reliant les ducs d'Albe d'approche et permettant aux bateliers de re- joindre la terre ferme.	
d) <i>Waterloobrug te Halle</i>		d) <i>Pont de Waterloo à Hal</i>	
Vervanging der voegen	1	Remplacement des joints.	
<i>Herwerken jaagpaden ten einde ze tot fietspaden om te vormen</i>		<i>Réaménagement des chemins de halage en vue de leur transfor- mation en pistes cyclables :</i>	
<i>Kanaal Charleroi-Brussel</i>		<i>Canal Charleroi-Bruxelles</i>	
Vak Ruisbroek-Anderlecht, betonverharding over 3 200 m	6,4	Tronçon Ruisbroek-Anderlecht, pose d'un revêtement en béton sur une longueur de 3 200 m.	
Vak Lot-Ruisbroek, betonverharding over 2 900 m	5,8	Tronçon Lot-Ruisbroek, pose d'un revêtement en béton sur une longueur de 2 900 m.	
Vak Halle-Lot, betonverharding over 1 930 m	3,9	Tronçon Hal-Lot, pose d'un revêtement en béton sur une longueur de 1 930 m.	
Vak Lembeek-Halle, betonverharding over 3 000 m	6	Tronçon Lembeek-Hal, pose d'un revêtement en béton sur une longueur de 3 000 m.	
<i>Boven-Zenne</i>		<i>Haute Senne</i>	
Tussen de Willemsstraatbrug en de wegbrug van Epegem 3 m breed pad over een lengte van 3 400 m		Entre le pont de la « Willemsstraat » et de la route d'E- pegem, aménagement sur une longueur de 3 400 m d'un chemin d'une largeur de 3 m.	
<i>Dienst van de Luikse Maas :</i>		<i>Service de la Meuse liégeoise :</i>	
<i>Maas</i>		<i>Meuse</i>	
Bouwen van een steenglooing op de rechter Maas oever stroom opwaarts van het Congresgebouw te Luik	17	Construction d'un perré rive droite de la Meuse en amont du Palais des Congrès à Liège.	
<i>Ourthe</i>		<i>Ourthe</i>	
Aanpassing van de rechteroever van de Ourthe stroom op- waarts van het eiland te Streupas	10	Aménagement de la berge rive gauche de l'Ourthe en amont de l'île de Streupas.	
Aanpassing van het jaagpad tussen het veer te Lhonneux en de oude sluis n° 12 te Fêchereux	5	Aménagement du chemin de halage entre le passage d'eau de Lhonneux et l'écluse désaffectée n° 12 à Fêchereux.	
Verharding van het jaagpad te Hamoir, vanaf de Neblon tot de baden te Hamoir	3,5	Revêtement du chemin de halage à Hamoir depuis le Neblon jusqu'aux bains de Hamoir.	
Herprofilering van oevers, steenbezettingen en steenbestor- tingen op diverse plaatsen van de Ourthe, boomsnoeiing	7	Reprofilage de berges, empièvements et enrochements en divers endroits de l'Ourthe, élagage d'arbres.	
Onderhoudsbaggerwegen in de Ourthe op verschillende plaatsen	4	Dragages d'entretien de l'Ourthe en divers endroits.	

BIJLAGE 10 (vervolg)

ANNEXE 10 (suite)

	In miljoenen F		
	—		En millions de F
<i>Dienst van de Naamse Maas :</i>		<i>Service de la Meuse namuroise :</i>	
Aanpassing van de oever en aanleggen van een voetpad op de rechteroever, te Godinne	3	Aménagement de la berge et d'un chemin piétonnier de contre-halage en rive droite, à Godinne.	
Bouwen van een automatische stuw te Bouillon	5	Construction d'un barrage automatique à Bouillon.	
Aanpassing van de oever en aanleggen van voetpad op de rechteroever, te Jambes	9	Aménagement de la berge et d'un chemin piétonnier de contre-halage en rive droite, à Jambes.	
<i>Dienst van de Sambre :</i>		<i>Service de la Sambre :</i>	
Aanpassen van de « rue de l'Abattoir » te Châtelet	1	Aménagement de la rue de l'Abattoir à Châtelet.	
Aanleggen van het haventerrein van « Petit Try », te Farcennes	8	Aménagement de la zone portuaire du Petit Try à Farcennes.	
Aanpassen van de « rue de la Blanchisserie » te Châtelet ...	8	Aménagement de la rue de la Blanchisserie à Châtelet.	
Aanpassen van de « rue de la Limite » te Pont-de-Loup ...	5	Aménagement de la rue de la Limite à Pont-de-Loup.	
Aanpassen van de verbinding van de oude monding met de nieuwe koker van de Ernelle, te Marchienne-au-Pont ...	3	Aménagement du raccordement de l'ancien débouché au nouveau pertuis de l'Ernelle à Marchienne-au-Pont.	
Bouwen van drijvende steigers in de Eau d'Heure	5	Construction de pontons flottants à l'Eau d'Heure.	
<i>Dienst der stuwdammen :</i>		<i>Service des barrages :</i>	
Gileppe, afsluiterput aan de tunnel van de Soor	10	Gileppe, chambre de vanne au tunnel de la Soor.	
Vesderstuwdam, aanpassing van de omleidingsgeul van de Vesdre	10	Barrage de la Vesdre, aménagement au chenal de détournement de la Vesdre.	
Ourthestuwdam, toegang tot de fuik	4,8	Barrage de l'Ourthe, accès à la nasse.	
Vesderstuwdam, vernieuwen van de buitenverving	5	Barrage de la Vesdre, renouvellement des peintures extérieures.	
Toevoerleiding Eupen-Seraing, verven van de afsluiterputten	2	Adduction Eupen-Seraing, peinture des chambres de vannes.	
<i>Dienst van de Borinage :</i>		<i>Service du Borinage :</i>	
<i>Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes</i>		<i>Canal Nimy-Blaton-Péronnes</i>	
Herstellen van de schuiven der sluizen te Péronnes	4	Réparation des vannes des écluses de Péronnes.	
Waterdichtmalering van de schuivenputten der sluizen te Péronnes	3	Étanchéisation des chambres de vannes aux écluses de Péronnes.	
Diverse aanpassingswerken aan de sluizen (ingangen en afdelingen van de schuivenputten)	3	Aménagements divers écluses (entrées et couvertures des chambres de vannes).	
<i>Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes</i>		<i>Canal Nimy-Blaton-Péronnes</i>	
Vervangen van de trapleuningen in de schuivenputten ...	2	Remplacement des rampes d'escalier dans les chambres de vannes.	
<i>Centrumkanaal</i>		<i>Canal du centre</i>	
Herstellen van de dakbedekkingen van de pompstations te Obourg, Havré, Ville-sur-Haine en Thieu	1	Remise en état des toitures des stations de pompage d'Obourg, d'Havré, Ville-sur-Haine et Thieu.	
Versterking en waterdichtmaking van de sluis n° 1 te Thieu	8	Consolidation et étanchéisation de l'écluse n° 1 à Thieu.	
<i>Kanaal Blaton-Aat</i>		<i>Canal Blaton-Ath</i>	
Vernieuwen van de « pont des Ecacheries » te Belœil ...	8	Renouvellement du pont des Ecacheries à Belœil.	
<i>Gekanaliseerde Dender</i>		<i>Dendre canalisée</i>	
Vernieuwen van de noodsluif van de sluis te Papegem ...	2	Renouvellement de la vanne de secours à l'écluse de Papi-gnies.	
Onderhoud en herstelling van de « pont de Boureng » te Twee Akren	1	Entretien et réparation du pont de Boureng à Deux-Acren.	
<i>Kanaal Blaton-Aat en Dender</i>		<i>Canal Blaton-Ath et Dendre</i>	
Vernieuwen van sluisdeuren	9	Renouvellement de portes d'écluses.	
<i>Spierekanaal</i>		<i>Canal de l'Espierres</i>	
Versterking van de voetgangersbrug te Leers Nord ...	2	Consolidation de la passerelle piétonnière à Leers Nord.	

BIJLAGE 11

Nota betreffende de haven van Zeebrugge

UITBOUW VAN DE VOORHAVEN

Inleiding. — Stand van zaken

A. In de eerste plaats zij erop gewezen dat in januari 1970 de toenmalige Regering besliste aan de Zeebrugse haven een zekere uitbreiding te geven, die in hoofdzaak hierop neerkwam :

1. aanleggen van een industrieterrein voor zeehavengebonden industrieën;
2. bouwen van een zeeluis, toegangspoort tot dat industrieterrein, met afmetingen geschikt voor schepen van omstreeks 125 000 tdw.
3. verbeteren van de toegang tot de bestaande voorhaven voor schepen van 125 000 tdw.

Dat besluit kreeg vanaf 1971 een begin van uitvoering door het aankopen of onteigenen van een deel van de terreinen en door het aanbesteden van de zeeluis, van een eerste dok voor containerschepen achter deze sluis en van de toegangsgeul tot de zeeluis.

Al die werken worden uitgevoerd op vaste bodem. Met de eigenlijke werken in zee tot uitbouw van de voorhaven werd tot nu toe niet begonnen. De reden daarvan is dat het ontwerpen van de juiste vorm van een nieuwe voorhaven veel studie vergt.

Wil men met een voldoende graad van zekerheid een inzicht krijgen in de gevolgen, op hydraulisch, sedimentologisch en nautisch gebied, van een bepaalde vormgeving van te bouwen dammen, dan moet men waterbouwkundige studies maken. Deze vergen eerst langdurige voorbereidende waarnemingen van de bestaande toestand en vervolgens een groot aantal proeven op fysische modellen. Ook het gebruik van mathematische modellen, ter aanvulling en bevestiging van de resultaten bekomen met fysische modellen, is vereist.

Vanaf 1970 tot 1976 werden allerhande voorbereidende studies, onderzoekingen en metingen door het Bestuur der Waterwegen verricht.

Een bijzonder probleem rijst i.v.m. de aard, of liever het type van de golfbrekers die in zee moeten worden gebouwd. Die dammen kunnen van het type « strekdammen » zijn, die zijn lage en overstroombare dammen, of van het type « havendammen », dit zijn hoge, onoverstroombare dammen.

Wanneer men er het rapport van de Commissie Verschave op na slaat, constateert men dat het antwoord op de vraag naar de keuze van het type van de te bouwen dammen, afhankelijk werd gesteld van het te bereiden doel op het stuk van scheepstonnemaat. In de eerste fase van het voorstel Verschave was dat doel beperkt tot 100 000 tdw, of 47 voet diepgang, en werd volstaan met « gestroomlijnde lage overstroombare dammen ». Maar de tweede fase, met als doel 150 000 tdw, of 52 1/2 voet diepgang, voorzag reeds in de « verhoging van de gestroomlijnde lage havendammen over een totale lengte van circa 10 kilometer. Watervertopping en golfoverslag wordt uitgesloten.

Er zij aan herinnerd dat de regering destijds de tonnemaat op 125 000 tdw bepaalde. Dat cijfer kwam voort uit het rapport van de Commissie Craen, die op grond van overwegingen over de aanvoer van grondstoffen, aanbevoel de Zeebrugse haven voor die tonnemaat uit te bouwen.

Men kan zich dus afvragen of voor een tonnemaat van 125 000 tdw, de strekdammen van de 100 000 tdw-fase nog voldoen, of dat reeds havendammen voor de 150 000 tdw-fase gebouwd moeten worden.

Die vraag kan alleen worden beantwoord op grond van wetenschappelijke studies, van waarnemingen in de natuur, van theoretische studies en van een waterbouwkundig onderzoek op fysische en mathematische modellen, die elkaar moeten controleren, bevestigen of tegenspreken, en aanvullen.

Geen enkele andere benadering van het vraagstuk ongeacht het feit of strekdammen (onderwaterdammen) dan wel havendammen (bovenwaterdammen) moeten worden gebouwd, kan ooit tot een eenduidig antwoord leiden.

Gedurende de periode van 1970 tot en met 1975 bleef het onderzoek, overigens zonder succes, beperkt tot het experiment van de oplossing met lage, onderwater gelegen strekdammen. De resultaten van het onderzoek naar het nut van zulke strekdammen waren zo teleurstellend, of liever onbetekenend, dat er nooit een wetenschap-

ANNEXE 11

Note concernant le port de Zeebrugge

EXTENSION DE L'AVANT-PORT

Introduction — Exposé de la situation

A. Il convient de rappeler tout d'abord qu'en janvier 1970, le gouvernement de l'époque décida de donner au port de Zeebrugge une certaine extension dont les éléments essentiels peuvent être résumés comme suit :

1. aménagement d'une zone industrielle à l'intention des industries portuaires;
2. construction d'une écluse maritime — porte d'accès à la zone industrielle précitée — de dimensions appropriées aux bateaux de 125 000 tdw environ;
3. amélioration de l'accessibilité de l'avant-port existant, en vue d'y accueillir des bateaux de 125 000 tdw.

Cette décision reçut un début d'exécution dès l'année 1971 par l'achat ou l'expropriation d'une partie des terrains ainsi que par la mise en adjudication de l'écluse maritime, du premier dock à l'usage de bateaux porte-conteneurs situé derrière cette écluse et du chenal d'accès à cette même écluse.

Tous ces travaux seront exécutés en terre ferme. L'on n'a toujours pas entamé les travaux en mer proprement dits que nécessite l'extension de l'avant-port. La raison en est que l'établissement de la configuration précise d'un nouvel avant-port requiert de nombreuses études.

Si l'on veut se rendre compte, avec un degré suffisant de certitude, des effets qu'une configuration déterminée des jetées à construire ne manquerait pas de produire aux points de vue hydraulique, sédimentologique et nautique, on ne peut se passer, au préalable, d'effectuer des études hydrologiques. Ces dernières requièrent d'abord des observations préparatoires prolongées de la situation existante et ensuite un grand nombre d'expériences sur des modèles physiques. L'on devra également se servir de modèles mathématiques en vue de compléter et de vérifier les résultats obtenus au moyen des modèles physiques.

Depuis 1970 et jusqu'en 1976, l'Administration des Voies hydrauliques a procédé à des études, des recherches et des mesurages préparatoires de toute espèce.

La nature — ou plutôt le type — des digues de protection à édifier en mer pose un problème particulier. Ces digues peuvent être soit du type « levée », c'est-à-dire des digues basses et submersibles, soit du type « jetée », c'est-à-dire des digues hautes, insubmersibles.

Si l'on compulse le rapport de la Commission Verschave, on remarque que la réponse à l'exigence du choix du type des digues à construire a été subordonnée à l'objectif que l'on voulait atteindre en ce qui concerne le tonnage des navires. Dans la première phase de la proposition Verschave, cet objectif était limité à 100 000 tdw ou un tirant d'eau de 47 pieds, ce pour quoi des « digues basses submersibles » étaient jugées suffisantes. Mais dans la deuxième phase, où l'objectif était fixé à 150 000 tdw ou un tirant d'eau de 52 1/2, l'on prévoyait déjà le « relèvement des digues basses sur une longueur d'environ 10 km, d'une hauteur suffisante pour que le dépassement des vagues et de l'eau des vagues déferlées soit exclu ».

Il convient de rappeler que le gouvernement de l'époque a fixé le tonnage des navires à 125 000 tdw. Ce chiffre découlait du rapport de la Commission Craen, se basant sur certaines considérations relatives à l'arrivée de matières premières, qui recommandait de prévoir l'extension du port de Zeebrugge en fonction de ce tonnage.

Il est donc permis de se demander si, pour le tonnage de 125 000 tdw, les levées envisagées dans la phase « 100 000 tdw » sont encore suffisantes, ou si l'on doit d'ores et déjà construire les jetées prévues dans la phase « 150 000 tdw ».

Cette question ne peut trouver sa réponse que par le moyen d'études scientifiques basées sur l'observation directe de la nature, l'étude théorique et les expériences hydrauliques pratiquées tant sur des modèles physiques qu'à l'aide de modèles mathématiques, lesquelles doivent se contrôler, se confirmer ou s'infirmer, et se compléter mutuellement.

Aucune autre façon d'aborder le problème du choix entre la construction de levées (digue immergées) et celle de jetées (digue émergées) ne peut conduire à une réponse non équivoque.

Pendant la période qui va de 1970 à 1975 y compris, la recherche s'est limitée, d'ailleurs sans succès, à l'expérimentation de la solution prévoyant des levées basses, immergées. Les résultats de la vérification de l'utilité de telles levées furent à ce point décevants ou plutôt insignifiants, qu'aucun rapport scientifique digne de ce nom ne peut

pelijk rapport, die naam waardig, kon worden geschreven. Dat komt hierop neer dat de uitgave, die verbonden zou zijn aan de aanleg van deze strekdammen, en destijds (mei 1969) door de Commissie Verschave in de eerste fase op 10,2 miljard F was geraamd, weinig of geen praktisch nut zou hebben, en dus een volkomen overbodige uitgave genoemd mag worden.

Begin 1975 werd op het verzoek van de studiegroep Symarinfra — opgericht door de toenmalige Staatssecretaris voor Vlaamse Streek-economie — in het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout een eerste oriënterende studie uitgevoerd van de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge met behulp van onoverstroombare dammen, dat zijn dus klassieke havendammen. De eerste, zelfs nog summier bevestigingen waren erg bemoedigend, en bevestigden overigens de mening die impliciet besloten lag in de drie-fasige uitbouw volgens het rapport Verschave: alleen de bouw van echte havendammen kan een wezenlijke inkrimping betekenen van het volume baggerwerken. Door het bouwen van twee havendammen immers wordt de havenmond dichter bij diepwater gebracht, waardoor de lengte van de open te baggeren toegangseul evenredig verkort wordt, en het bagger-volume dus vermindert.

Vanaf juli 1976 werd aan het Laboratorium te Borgerhout opdracht gegeven het onderzoek definitief en uitsluitend te richten op het ontwerpen van havendammen van het type met kruin boven water over de hele lengte, dit zijn: niet-overtopbare dammen. De daarvoor opgedane ervaring met onderwaterstrekdammen was immers zo ontmoedigend dat verdere studie in die richting louter tijdverlies bleek te zijn en a fortiori zou de bouw ervan een nutteloze, onverantwoorde uitgave zijn.

Verder onderzoek werd dan ook ondernomen, dat uiteindelijk resulteerde in het rapport van 12 augustus 1977, aangevuld met een nadere studie van het tracé dat, met zijn modelnaam, genoemd wordt "1750 G"; dit laatste afsluitend onderzoek werd beëindigd op 29 september 1977.

Het tracé van de te bouwen havendammen is voorgesteld op bijgaand plan (bijvoegsel), dat meteen ook de achterhaven voorstelt.

Naast het gunstige kostenbesparende effect op de baggerwerken, dient de aandacht te worden gevestigd op het feit dat klassieke havendammen nog twee belangrijke technische voordelen bezitten.

Een eerste nautisch voordeel is dat een binnenlopend schip over een langere uitlooplegten beschikt. De havenmond is immers naar dieper water verschoven, en de vaarafstand tussen havenmond en de kust, uiteraard in de beschutting van de havendammen, staat ter beschikking opdat het schip, met of zonder sleepbootassistentie, van halve snelheid bij het binnenvaren, tot lage snelheid kan afremmen.

Een tweede gevolg van de bouw van hoge havendammen is dat een veel groter wateroppervlakte tot stand wordt gebracht dat beschut is tegen stromingen, en vooral tegen hinderlijke golfeffecten. Dit betekent noch min noch meer dat men de voorhaven werkelijk heeft uitgebouwd, d.w.z. dat men de ruimte heeft verwezenlijkt waarbinnen nieuwe havenactiviteiten in een beschutte rede kunnen plaatsvinden. Daarentegen is het goldempend en stroomsnelheidsbeperkend effect, dus in het algemeen het beschuttend effect, van onderwaterdammen of strekdammen, nul. Dit betekent dat, op het stuk van aanwinst van voorhavenareaal, het rendement van strekdammen nul is, terwijl het rendement van havendammen 100 % is.

De lengte van de ontworpen havendammen volgens ontwerp "1750 G" is uiteindelijk vastgesteld op 8 200 meter. De kostprijs ervan is, volgens het prijspeil in augustus 1977, op gemiddeld 2,5 miljoen F per meter geraamd, d.i. in totaal 20 miljard F. Dit bedrag is te vergelijken met de raming van 10,2 miljard F, prijspeil mei 1969, voor 10 000 meter strekdam, waarvan het rendement en het nut gering is.

Het is van belang erop te wijzen dat de ontwerpers van het mathematisch model van de Noordzee (Ministerie van Volksgezondheid) eveneens in september 1977 een eerste studie hebben beëindigd over de hydraulische en hydrodynamische invloed van de uitbouw, naar zee toe, van de Zeebrugse voorhaven. Bij de aanvang van deze eerste studie was de studie in het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout nog niet voltooid. In het mathematisch model werden daarom twee hypothesen onderzocht, waarvan de kleinste kleiner is, en de grootste groter, dan de voorgestelde lay-out van het bijvoegsel. Beide hypothesen zijn aanvaardbaar geacht, zodat door interpolatie zeker geen nadelige conclusies naar aanzien van het hier voorgestelde ontwerp verwacht hoeven te worden.

Tot besluit wijst de Minister erop dat de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge volgens het hier voorgestelde plan op optimale wijze zorgt voor een maximaal rendement van de reeds gedane en toekomstige investeringen, zowel vanwege het Rijk als vanwege particulieren.

B. In de voorafgaande alinea's werd de uitbouw van de Zeebrugse haven als een op zichzelf staand vraagstuk behandeld.

Vanaf mei 1976 werd het evenwel noodzakelijk de studie van de nieuwe voorhaven uit te voeren, rekening houdend met de mogelijke vestiging van een L.N.G.-terminal. Hier zij herinnerd aan de werkzaamheden van de Interministeriële Werkgroep ad hoc, welke geleid

être rédigé à ce sujet. Il en résulte que la dépense que nécessiterait la construction de ces levées — dépense qu'en son temps (mai 1969), la Commission Verschave avait fixée, dans la 1^{re} phase de son rapport, à 10,2 milliards de francs — n'aurait que peu d'utilité pratique, sinon aucune et doit donc être qualifiée dépense parfaitement superflue.

Au début de l'année 1975, à la demande du groupe d'études « Symarinfra », créé par le Secrétaire d'Etat à l'Economie régionale flamande de l'époque, une première étude d'orientation de l'extension de l'avant-port de Zeebrugge à l'aide de digues insubmersibles, soit donc de jetées classiques, fut réalisée par le Laboratoire de Recherches hydrauliques de Borgerhout. Les premiers résultats, même sommaires, de ces recherches furent des plus encourageants et ont confirmé l'opinion qui, implicitement, fut à la base de l'extension en trois phases défendue par le rapport Verschave, à savoir que seule la construction de véritables jetées permet de réduire le volume des dragages. La construction de 2 jetées rapproche en effet l'entrée du port des grandes profondeurs, ce qui est de nature à réduire proportionnellement la longueur du chenal d'accès à drager et, partant, à restreindre le volume des dragages à exécuter.

A partir du mois de juillet 1976, le Laboratoire de Recherches hydrauliques de Borgerhout fut chargé de concentrer ses recherches, définitivement et exclusivement, sur des projets de jetées du type à crête, émergeant sur toute la longueur, soit des levées à couronnement insubmersible. L'expérience acquise antérieurement en utilisant des levées submersibles s'était, en effet, révélée tellement décevante que toute étude ultérieure dans ce sens apparaissait purement et simplement comme une perte de temps et qu'a fortiori, leur construction constituerait une dépense inutile et injustifiable.

C'est pourquoi des études plus poussées furent entreprises, qui ont finalement abouti au rapport du 12 août 1977, lui-même encore complété par une étude plus minutieuse du tracé dénommé, d'après l'appellation du modèle, « 1750 G »; ce dernier complément d'information s'est terminé le 29 septembre 1977.

Le tracé des jetées à édifier est proposé sur le plan ci-annexé (complément) qui représente également l'arrière-port.

Indépendamment de l'incidence favorable et de l'économie réalisable sur les dragages, il convient d'attirer l'attention sur le fait que des jetées classiques offrent encore deux avantages techniques importants.

Un premier avantage, d'ordre nautique, consiste en ce que le navire entrant dans le port dispose d'une plus longue distance de freinage. L'entrée du port est, en effet, déplacée vers de plus grandes profondeurs et l'on dispose, entre son embouchure et la côte, sous la protection des jetées, d'une distance suffisante pour que le navire puisse, avec ou sans l'aide d'un remorqueur, passer progressivement de la demi-vitesse adoptée à l'entrée à la vitesse la plus faible.

Une deuxième conséquence de l'édification de jetées hautes est la création d'un plan d'eau beaucoup plus vaste à l'abri des courants et, surtout, des effets gênants de la houle. Cela signifie en réalité que l'on a, ni plus ni moins, prolongé l'avant-port, c'est-à-dire que l'on a réalisé l'espace nécessaire pour que de nouvelles activités portuaires puissent se déployer dans une rade protégée. Par contre, en cas de digues immergées ou de levées, l'effet d'amortissement de la houle et de freinage de la vitesse du courant donc, en général, l'effet de protection, est nul. Cela signifie que, du point de vue du gain en superficie de l'avant-port, le rendement des levées est nul, tandis que celui des jetées est de l'ordre de 100 %.

La longueur des jetées envisagées suivant le projet « 1750 G », a finalement été fixée à 8 200 mètres. Leur coût a été estimé, d'après le niveau des prix en août 1977, à 2,5 millions de F par mètre, en moyenne, soit, au total, 20 milliards de F. Ce montant est à mettre en parallèle avec l'estimation à 10,2 milliards de F, suivant le niveau des prix de mai 1969, pour 10 000 mètres de levée, d'un rendement et d'une utilité minimes.

Il est intéressant de signaler que les auteurs du projet du modèle mathématique de la Mer du Nord (Ministère de la Santé publique) ont également terminé, en septembre 1977, une première étude portant sur l'influence hydraulique et hydrodynamique de l'extension de l'avant-port de Zeebrugge en direction de la mer. Au moment où cette première étude fut entamée, l'étude qu'avait entrepris le Laboratoire de Recherches hydrauliques n'était pas encore terminée. C'est pourquoi l'on examina, dans le modèle mathématique, deux hypothèses, dont la plus petite est moins étendue et la plus grande plus étendue que la disposition proposée au complément. Ces deux hypothèses ayant l'une et l'autre été jugées acceptables, l'on ne doit donc, par interpolation, certainement pas s'attendre à des conclusions défavorables à l'égard du projet proposé ici.

En guise de conclusion, le Ministre attire l'attention sur le fait que l'extension de l'avant-port de Zeebrugge d'après le plan ici présenté assure, de manière optimale, un rendement maximal des investissements déjà consentis et à venir, tant de la part de l'Etat que de celle du secteur privé.

B. Dans les alinéas précédents, l'extension du port de Zeebrugge a été traitée comme un problème en soi.

Cependant, à partir du mois de mai 1976, la nécessité s'imposa d'effectuer l'étude du nouvel avant-port en tenant compte de l'implantation éventuelle d'un terminal G.N.L. Il convient de rappeler, en l'occurrence, les travaux du Groupe de travail interministériel ad

hebben tot het nemen van een beslissing terzake op 28 juni 1977. Uit het in het bijvoegsel voorkomende plan blijkt dat de vestiging van de L. N. G.-terminal conform is aan het voorgestelde tracé van de havendammen. Dat staat los van de conceptie van de opslagtanks (tijdelijk of definitief, beton of staal) en van de uiterste voltooiingstermijn.

Raming en budgettering

Hierboven is gezegd dat sinds korte tijd de waterbouwkundige studies over de vorm en afmetingen van de nieuwe kavendammen werden beëindigd. Ook werd eind augustus 1977 door het Bestuur der Waterwegen overgegaan tot de afwerking — op ambtelijk vlak — van de procedure voor de afsluiting van het derde deelcontract tussen de Staat en de raamcontracten T. V. Z2. Dit deelcontract n° III A, 1^{ste} fase, betekent de definitieve start tot het bouwen van een nieuwe voorhaven, en van de L. N. G.-terminal.

Het is thans mogelijk met een voldoende graad van nauwkeurigheid een raming op te stellen voor de gezamenlijk werken tot uitbouw van vóór- en achterhaven van de Zeebrugse haven, enerzijds omdat de hoeveelheden nu worden kunnen berekend en anderzijds omdat via het genoemde deelcontract, de werkelijke kostprijzen bekend zijn.

Die raming belooft nu 45 968 000 000 F.

In vergelijking met de raming van de regeringsbeslissing van januari 1970 moeten dus twee zeer gewichtige factoren in aanmerking genomen worden :

1. de nieuwe raming is gebaseerd op bekende hoeveelheden;
2. ze steunt op de werkelijke kostprijzen van augustus 1977.

Inhoudelijk bevat de raming :

1. alle werken tot uitbouw van de voorhaven, inbegrepen de haveninfrastructuur voor de L. N. G.-terminal; hierin is niet begrepen : het bouwen van allerhande kadarmuren, aanlegsteigers, ankerplaatsen, enz., die eerder behoren tot de uitrusting van een zeehaven. Zulke investeringen kunnen alleen begroot worden nadat bepaalde ondernemingen van zeevervoer offertes hebben gedaan en, na bespreking met de havenautoriteiten, besloten hebben tot een definitieve vestiging;

2. nog aan te besteden werken tot voltooiing van de achterhaven.

hoc, travaux qui ont abouti à une décision en la matière le 28 juin 1977. En consultant le plan figurant en complément, l'on peut remarquer que l'implantation du terminal G. N. L. concorde avec le tracé proposé pour les jetées. Celui-ci est indépendant de la conception des citernes d'entreposage (à caractère temporaire ou définitif, en béton ou en acier) et des délais extrêmes d'achèvement.

Estimation et budgétisation

Comme il a été dit ci-dessus, les études hydrauliques relatives aux dimensions des nouvelles jetées sont terminées depuis peu. A la fin du mois d'août 1977, l'Administration des Voies hydrauliques a également procédé à la mise au point, sur le plan administratif, de la procédure de passation du troisième contrat partiel entre l'Etat et les adjudicataires du contrat-cadre T. V. Z2. Ce contrat partiel n° III A, 1^{re} phase, signifie le démarrage définitif de la construction d'un nouvel avant-port et du terminal G. N. L.

Etant donné, d'une part, qu'il est possible actuellement de calculer les quantités et que, d'autre part, les prix de revient réels sont connus en raison du contrat partiel précité, l'on est actuellement en mesure d'établir, avec un degré de précision suffisant, l'estimation du coût de l'ensemble des travaux nécessités par l'extension de l'avant-port et de l'arrière-port du port de Zeebrugge.

Cette estimation est de l'ordre de 45 968 000 000 F.

Par comparaison avec l'estimation ayant fait l'objet de la décision gouvernementale de janvier 1970, deux facteurs très importants sont donc à considérer :

1. la nouvelle estimation est basée sur des quantités connues;
2. elle a été faite en se basant sur les prix de revient réels en vigueur au mois d'août 1977.

L'estimation est divisée comme suit :

1. tous les travaux de l'extension de l'avant-port, y compris l'infrastructure portuaire pour le terminal G. N. L.; ces travaux ne comprennent cependant pas la construction de murs de quai de tout genre, des embarcadères, des postes de mouillage, etc., qui constituent plutôt l'équipement d'un port de mer. De tels investissements ne pourront être estimés à leur juste valeur qu'après que certains trafics maritimes auront fait leurs offres et décidé de leur établissement définitif, après en avoir délibéré avec les autorités du port;
2. les travaux encore à mettre en adjudication en vue de l'achèvement de l'arrière-port.

[180]

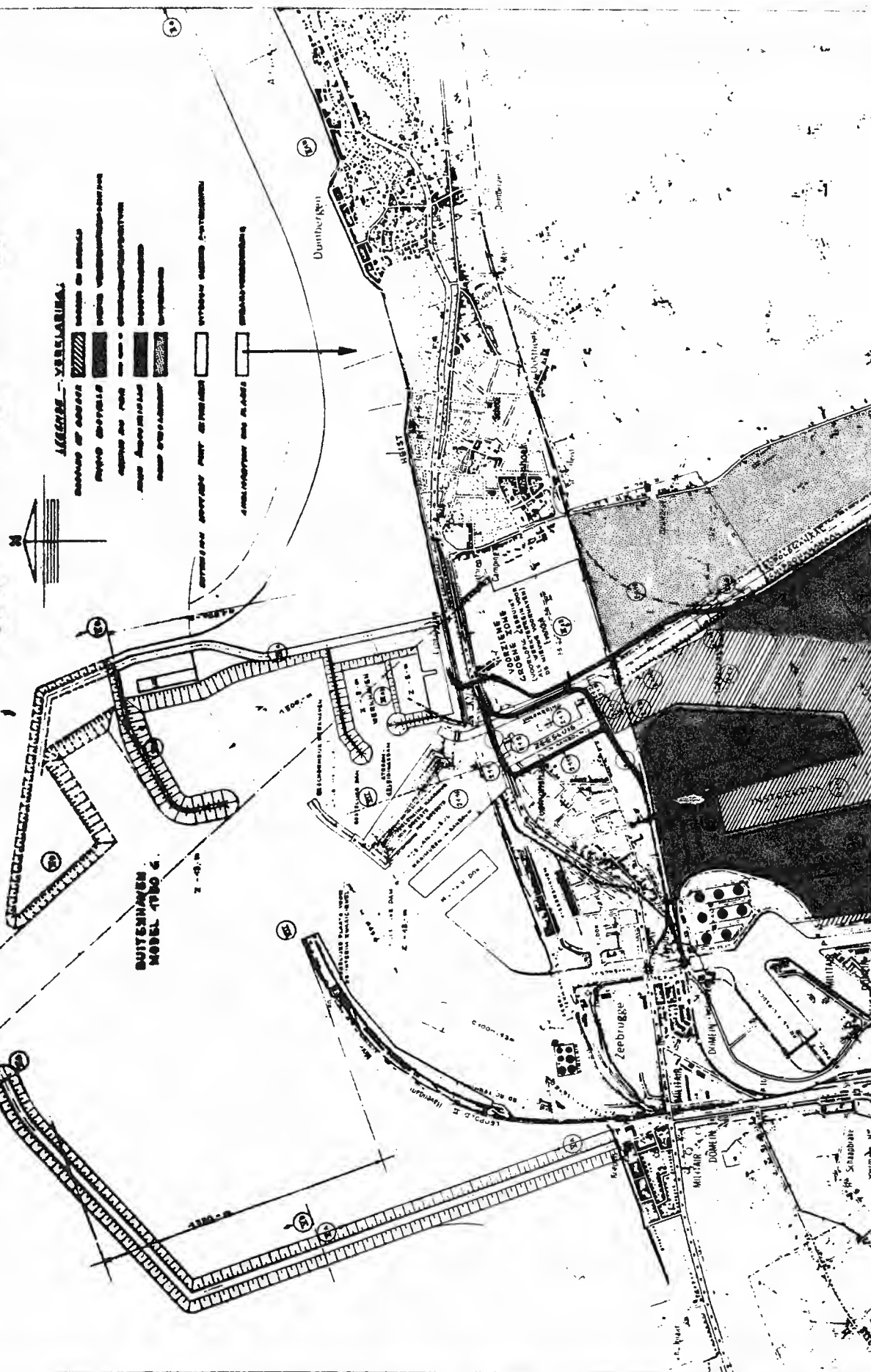
= plan volk } 180/1
 zie } 180/2.

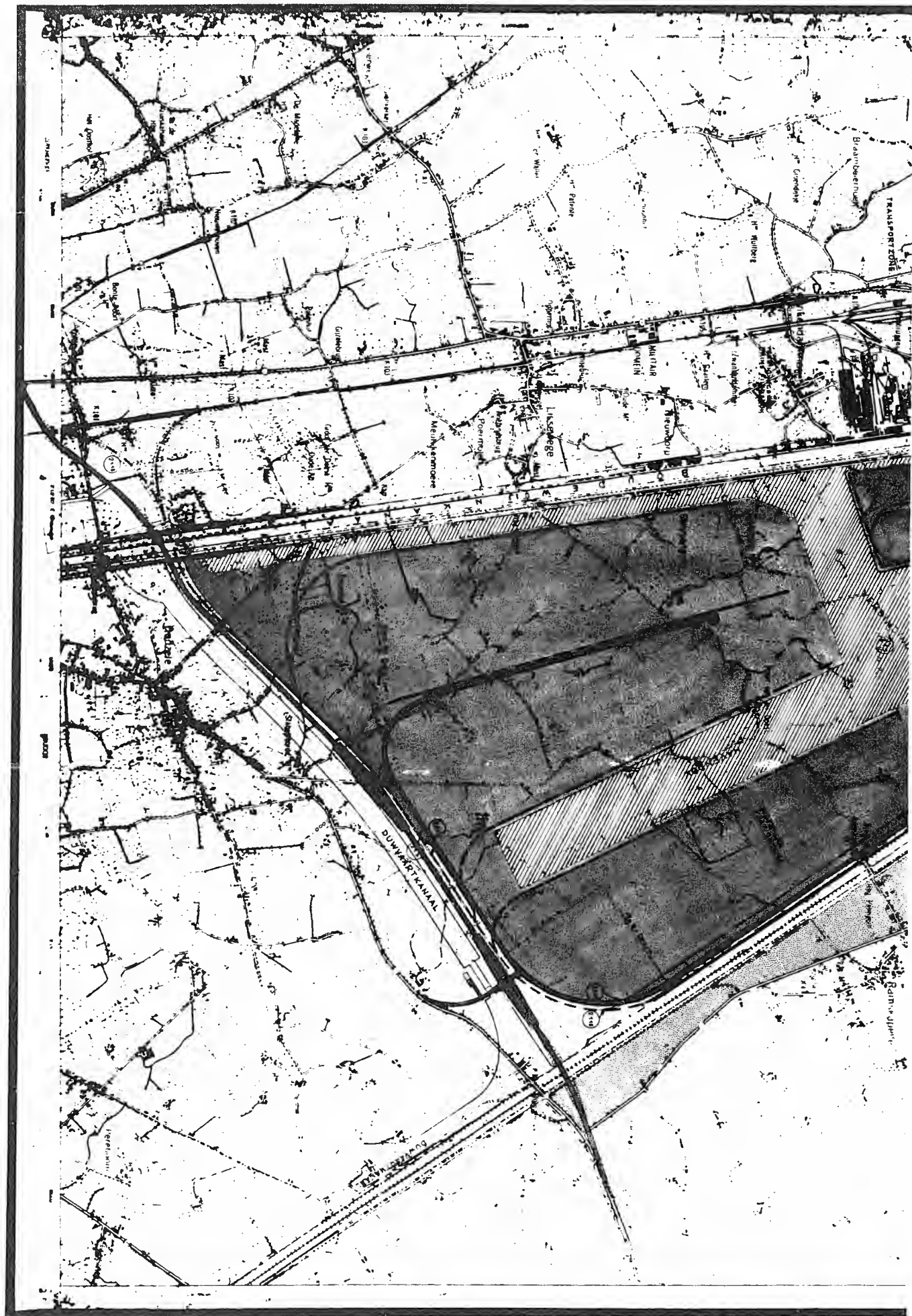
2 belen
2 pieces

22. 1155.

PORT OF ZEEBRUGGE
HAYEN TS ZEEBRUGGE.

ONTWERP ALGEMEEN LIGGINGSPLAN NIEUWE HAVEN.
PROJET DE PLAN GENERAL DE SITUATION DU NOUVEAU PORT





BIJLAGE 12

Beveiliging van het Zeescheldebekken
tegen stormvloed op de Noordzee (1)

1. Inleiding

Een stormachtige wind (vanaf 8 Beaufort of harder) van voldoende duur (6 à 12 u), waaiende uit W.N.W. tot N.W., veroorzaakt een opstuwing van het water aan de Belgische kust die zowat 3,00 m kan bereiken.

Naast deze opstuwing verwekt de wind golven die aan de kust een periode hebben van 8" bij storm van 10" à 12" bij orkaan en een hoogte kunnen bereiken van 6,00 m à 8,00 m respectievelijk bij laag- en hoogwater.

Onafhankelijk van deze dynamische windeffecten heeft de lage drukken een statisch effect als gevolg, nl. een stijging van het zee-niveau ter plaats van de kern van zowat 13,3 mm per mm drukdaling t.o.z.v. de normale 760 mm kwik.

Door de opstuwing van het water langs de kust loopt een vloedgolf in de Westerschelde en vandaar in de Zeeschelde en vermeerderd er belangrijk de hoogte van het getij.

Naargelang de opstuwhoogte van het water en de kracht van het heersende getij (al of niet goed ontwikkeld springtij bij nieuwe en volle maan of doodtij bij eerste en laatste kwartier) ontstaat aldus een gewone of buitengewone stormvloed.

In het stormeffect spelen trouwens nog andere factoren een rol zoals een eventuele opwaaiing van het water op de Westerschelde die een W.N.W.-richting heeft, de voorgeschiedenis van het stormtij en o.a. de hoogte van het laagwater voorafgaand aan het stormvloed-hoogwater waardoor de vullingsgraad zich wijzigt van het bekken dat de storm ondergaat, de dynamische factoren van de waterbeweging, de topografie van geulen en banken, etc.

Wegens al deze factoren en de meteorologische variabelen die in het spel zijn, gelijken twee stormvloed-standen nooit op elkaar wat hun inwerking betreft op de waterstanden in de verschillende plaatsen van het getroffen gebied.

Zelfs bij vaststelling dat twee stormvloed-standen gelijke waterstanden op één plaats veroorzaken, kan men onmogelijk afleiden dat op andere plaatsen hetzelfde moet voorkomen.

Evenmin kan een verschil van waterstandshoogten tussen twee plaatsen constant zijn bij verschillende stormvloed-standen. Zonder de invloed te kennen van alle constitutionele stormvloed-elementen, zou het onjuist zijn één element voor dit verschil verantwoordelijk te stellen of stormvloed-standen met elkaar in correlatie te willen brengen.

Stormvloed-standen op de Zeeschelde worden in twee klassen verdeeld naargelang van de bereikte waterstandshoogte te Antwerpen.

Vanaf N. K. D. + 6,50 m tot en niet inbegrepen een waterstandshoogte van N. K. D. + 7,00 m wordt gesproken van een gewone stormvloed, vanaf en boven N. K. D. + 7,00 m wordt de stormvloed buiten-gewoon genoemd.

In dit laatste geval overstroomt het water op zekere plaatsen de kaaimuur te Antwerpen waarvan de deksteen ligt op een peil N. K. D. + 6,85 m à 7,20 m.

Stormvloed-standen in het Zeescheldebekken hebben niet altijd bestaan.

Her is slechts vanaf de IX^e eeuw dat de Honte (de huidige Westerschelde) door duindoelbraken tijdens de Duinkerke III^e-transgressie een behoorlijke verbinding krijgt met de zee en dat het getij zich landwaarts gaat doorzetten in de Honte en de Belgische Schelde die ermee in verbinding staat.

Naarmate het getij opdringt, neemt de Schelde een groter stroombed in. Om hun gronden tegen het water en de verzilting te beschermen werpen de aangelanden dijken op.

Later drijft landhonger de mens tot het indijken van gedeeltelijk zandgebieden schorren.

(1) Zie verklarende woordenlijst (Bijvoegsel XI).

ANNEXE 12

Protection du Bassin de l'Escaut maritime
contre les marées-tempête de la mer du Nord (1)

1. Introduction

Un vent de tempête (de 8 Beaufort ou plus) d'une durée suffisante, soufflant de direction O.N.O. à N.O., provoque un relèvement du plan d'eau à la côte belge pouvant atteindre 3,00 m environ.

Outre ce relèvement, le vent provoque des vagues dont la période à la côte est de 8 secondes en cas de tempête, de 10 à 12 secondes en cas d'ouragan et qui peuvent atteindre une amplitude de 6 à 8 m, respectivement à marée haute et marée basse.

Indépendamment des effets dynamiques du vent, la zone de basse pression a pour effet de faire monter le niveau de la mer dans cette zone de 13,3 mm environ par mm de baisse de pression par rapport à la normale de 760 mm de mercure.

Le relèvement du plan d'eau le long de la côte crée une onde dans l'Escaut occidental et dans l'Escaut maritime en y faisant monter le niveau de la marée d'une façon considérable.

Selon l'importance de ce relèvement et du type de marée (marée de vive eau, lors de la nouvelle et de la pleine lune ou marée de morte eau, lors des premier et dernier quartiers) prennent naissance soit une marée de tempête normale, soit une marée de tempête exceptionnelle.

Par ailleurs, d'autres facteurs jouent un rôle dans « l'effet de tempête » tels que le relèvement du plan d'eau sous l'action du vent, sur les eaux de l'Escaut occidental même, soufflant de direction O.N.O.; les antécédents de la marée de tempête et plus spécialement le niveau des basses mers précédant les marées hautes de tempête, qui modifie le degré de remplissage du bassin soumis à la tempête; s'ajoutent à cela les facteurs dynamiques du mouvement de l'eau, la morphologie des bancs et des chenaux, etc.

Au cas où, à ces différents facteurs, on ajoute les variables météorologiques, on constate que deux marées-tempête ne sont jamais identiques quant à leurs effets sur les niveaux d'eau aux différents endroits d'une région concernée.

Même si deux marées-tempête provoquent des niveaux d'eau identiques en un même endroit, on ne peut en déduire que le même phénomène se produira en d'autres endroits.

De même, il ne se produit pas une différence de niveau constante entre les hauteurs d'eau à deux endroits si elles résultent de marées-tempête différentes. Faute de connaître l'influence précise exercée par chacun des éléments constituant une marée-tempête, il serait inadéquat d'imputer cette différence à un seul élément ou de corrélérer plusieurs marées-tempête.

Les marées-tempête sur l'Escaut maritime se divisent en deux catégories selon le niveau des eaux atteint à Anvers.

Lorsque la marée haute est comprise entre la cote Z. D. G. + 6,50 m et + 7 m (non comprise), on a affaire à une marée-tempête normale, tandis qu'à partir de la cote Z. D. G. + 7 m et au-delà, la marée-tempête est qualifiée d'exceptionnelle.

L'eau se déverse alors par-dessus les murs de quai d'Anvers dont la cote se trouve entre 6,85 m et 7,20 m.

De telles marées-tempête n'ont pas toujours existé dans le bassin de l'Escaut maritime.

Ce n'est qu'à partir du IX^e siècle que le « Honte » (l'actuel Escaut occidental) s'est creusé une issue vers la mer et ce, par des ruptures du cordon de dunes, lors de la transgression Dunkerquienne III^e, et que la marée commence à se propager à l'intérieur des terres dans le « Honte » ainsi que dans la partie belge de l'Escaut qui communique avec celui-ci.

Au fur et à mesure que la marée pénètre dans l'intérieur des terres, le lit de l'Escaut s'élargit, contraignant les riverains à lever des digues pour protéger leurs terres contre les eaux et la salinisation.

L'homme a ensuite endigué les « schorres » envasées dans le but de gagner des terres.

(1) Voir lexique (Complément XI).

De dijken van de Schelde zijn in de loop der tijden voortdurend verhoogd en versterkt.

Onderhavige nota zet uiteen hoe daardoor het gevaarlijke karakter van de stormvloed is vermeerderd en waarom thans een grens is gekomen aan de dijkverhoging.

Naast de werken die zijn uitgevoerd in de laatste jaren en een idee geven van de inspanningen die zijn gedaan om het Zeescheldebekken tegen overstroming te beschermen, geeft de nota ook de opsomming van zekere studies over het probleem en stelt ze voor de toekomst een algemene beleidslijn voor.

II. Gevaren van een stormvloed in eer. ingedijkt stroombed

a. Het concentreren van het water in een door dijken vernauwd stroombed heeft in normale tijd reeds een stijging van het hoogwater tot gevolg gepaardgaande met uitschuring van een stroomgeul, daling van het laagwater en aldus versterking van het tijverschil en bijgevolg van de tijenergie.

Door de stormvloed wordt het normale hoogwater nog aanzienlijk opgestuwd en bijgevolg ook de tijenergie.

Breekt de dijk dan door, dan wordt een gebied overspoeld dat veer verder reikt dan de oorspronkelijke grens van de alluviale vlakte zonder dijken.

De van de XIII^e tot de XV^e eeuw uitgevoerde uitvening van de Wase polders en trouwens de voortdurende inklinking van het ganse binnendijksgebieden en de verhoging van de gemiddelde zeewaterstand met 25 cm à 30 cm per eeuw hebben de overstroombare oppervlakte nog vergroot.

b. Oorspronkelijk bouwden de oeverbewoners hun dorpen bij voorkeur boven het hoogste water op zandruggen (de zgn. donken). Misleid door de schijnveiligheid van dijken gaan ze echter ook meer en meer in het natuurlijk bed van de Schelde bouwen wat aanleiding geeft tot zware schade bij dijkbreuk.

c. Opgeworpen sedert de XII^e eeuw, voortdurend verhoogd en versterkt door elke generatie, dikwijls met primitieve middelen, kan het niet anders dan dat de honderde kilometers lange dijkbeschutting zwakke punten vertoont hetzij door de kwaliteit van het dijklichaam hetzij door het profiel, hetzij door ingewerkte gebouwen of kunstwerken, hetzij door een onvoldoende kruinhoogte die steeds de stormvloedhoogte achterna loopt.

De lengte van de banddijken, waarvan de Staat thans de onderhoudslast heeft, bedraagt 481 km.

Het is praktisch onvermijdelijk dat in 'ergelijke grote lengte enkele zwakke punten voorkomen die begeven onder de buitengewone stormvloeden.

d. Een dijk wordt gebouwd met een bepaalde hoogte volgens de plaatselijke en financiële mogelijkheden en in het vooruitzicht van een bepaalde stormvloedstand of overschrijdingsfrequentie daarvan.

Deze stormvloedstand, waarvoor de dijk is gebouwd, is echter nooit de hoogst mogelijke zodat de dijk nooit vrij is van mogelijke overstroming.

Ter karakterisering van de veiligheidstoestand in het Zeescheldebekken volstaat een vergelijking tussen de overschrijdingskans van de dijken in Nederland en België.

Op Nederlands grondgebied worden langs de Westerschelde de dijken ontworpen met een kruinpeil voor een overschrijdingskans per eeuw van 1 op 40. Aan dit kruinpeil wordt nog een overhoogte gegeven tegen middenzeestandsrijzing, golfploop, inklinking.

In het Belgische Zeescheldebekken opwaarts Antwerpen zijn de dijkkruienen thans lager en soms veel lager dan + 8,00 m N. K. D. (zie plan bijlage 1). Welnu, zelfs met een kruinpeil + 8,00 m N. K. D. is de kans voor overschrijding per eeuw 1 op 2 en aldus merkkelijk groter dan de Nederlandse norm van 1 op 40. Daarbij is met de overschrijdingskans 1 op 2 de overhoogte tegen middenzeestandsrijzing, golfploop en inklinking gelijk aan nul.

Wordt tevens rekening gehouden met de kwaliteit van de bestaande dijken, hun gebrek aan gelijkvormigheid, zekere zwakke overgangen, de bebouwing en de kunstwerken die soms in de dijk doordringen, dan kan worden geconcludeerd dat de bescherming van het Zeescheldebekken door de dijken zeer onveilig is.

Om concreet het gevaar te schetsen van wat kan gebeuren bij stormvloeden geeft onderstaande tabel een samenvatting van enkele schade-posten van twee stormvloedrampen die nog in het geheugen liggen, nl. die van 1 februari 1953 en 3 januari 1976.

Les digues de l'Escaut ont été constamment exhaussées et consolidées au cours des temps.

La présente note explique comment la situation décrite ci-dessus s'est aggravée, comment le danger s'est accru de façon inquiétante et pourquoi on ne peut plus continuer à exhausser davantage les digues.

Outre les travaux exécutés durant ces dernières années et qui donnent une idée des efforts réalisés en vue de protéger le bassin de l'Escaut maritime contre les inondations, la présente note énumère les études concernant le problème posé et propose une politique globale pour l'avenir.

II. Dangers d'une marée-tempête dans un fleuve endigué

a. Même en temps normal, la concentration des eaux dans un lit enserré par des digues a pour effet de faire monter le niveau des hautes eaux, phénomène qui s'accompagne d'une érosion du chenal du fleuve et d'une baisse du niveau des basses eaux, augmentant ainsi l'amplitude et l'énergie de la marée.

Une marée-tempête provoque un relèvement encore plus important des marées hautes normales ainsi qu'une augmentation de l'énergie de la marée.

Si la digue vient à se rompre, il en résulte l'inondation d'une zone s'étendant loin au-delà des limites de la plaine alluviale non endiguée.

L'extraction de la tourbe dans les polders du Pays de Waas, du XIII^e au XV^e siècle, ainsi que le tassement continu de toute la zone des terres basses et enfin l'augmentation du niveau moyen de la mer de 25 à 30 cm par siècle, n'ont fait qu'étendre la surface inondable.

b. A l'origine, les riverains construisaient de préférence leurs villages sur des mamelons de sable (appelés « donken »), situés au-dessus du niveau des plus hautes eaux mais, induits en erreur par la sécurité illusoire que semblaient offrir les digues, ils ont fini par construire de plus en plus dans le lit naturel de l'Escaut ce qui, en cas de rupture de digues, se solde par de très importants dégâts.

c. Elevées depuis le XII^e siècle et constamment exhaussées et consolidées par les générations successives, souvent à l'aide de moyens primitifs, les digues de protection s'étendant sur des centaines de kilomètres, doivent inévitablement présenter des points faibles dus, soit à la qualité du corps de la digue, soit à son profil, soit à la présence de bâtiments ou d'ouvrages d'art, soit à une hauteur de crête insuffisante, hauteur toujours en retard sur le niveau des marées-tempête.

La longueur des digues capitales, dont l'entretien incombe actuellement à l'Escaut, est de 481 km.

Il est pratiquement inévitable qu'une telle étendue comporte quelques points faibles, qui cèdent lors des marées-tempêtes exceptionnelles.

d. La hauteur de la digue dépend des possibilités locales et financières; elle est déterminée en outre en prévision d'un niveau de marée-tempête ou de la fréquence de dépassement de celui-ci.

Ce niveau de marée-tempête déterminé pour lequel la digue a été construite, n'est cependant jamais le niveau le plus élevé possible et il est donc toujours susceptible d'être submergé.

Pour caractériser le degré de sécurité dans le bassin de l'Escaut maritime, il suffit de faire une comparaison entre le risque de submersion présenté par les digues aux Pays-Bas et en Belgique.

En territoire hollandais, le long de l'Escaut occidental, la hauteur de crête des digues est fixée en fonction d'un risque de dépassement de 1 sur 40 par siècle. A cette hauteur de crête, on ajoute une surhauteur en vue de tenir compte de l'augmentation du niveau moyen de la mer, du relèvement dû aux vagues et du tassement du sol.

En Belgique, dans le bassin de l'Escaut maritime, les crêtes des digues, en amont d'Anvers, n'atteignent pas la cote + 8,00 m et parfois sont même loin d'atteindre cette cote (voir plan-complément I). Or, même à une hauteur de crête de + 8,00 m Z. D. G., le risque de submersion est de 1 sur 2 par siècle et dépasse donc notablement la norme hollandaise de 1 sur 40. De plus, pour ce risque de submersion de 1 sur 2, la surhauteur, dont il a été question en vue de tenir compte de l'augmentation du niveau moyen de la mer, du relèvement dû aux vagues et dû au tassement du sol, n'a pas été prise en considération.

Compte tenu, par ailleurs, de la qualité des digues existantes, de leur manque d'uniformité, de certaines zones de transitions peu résistantes, des constructions et ouvrages d'art qui sont parfois encastrés dans les digues, il faut conclure que les digues n'assurent la protection du bassin de l'Escaut maritime que de façon fort précaire.

Pour illustrer ce qui peut advenir lors de marées-tempête, le tableau ci-après donne le bilan des deux marées-tempête des 1^{er} février 1953 et 3 janvier 1976, encore présentes à la mémoire.

	1953		1976	
	Prov. Antwerpen	Prov. Oost-Vlaand.	Prov. Antwerpen	Prov. Oost-Vlaand.
Doden	6	—	1	—
Overstroomde oppervlakte (ha)	10 400	9 555	1 613	536
Aantal overstroomde woonhuizen	6 157	1 993	1 507	245
Aantal geteisterde industriële ondernemingen. Land- en tuinbouwexpl.	onbekend		110	12
			55	75
Herstellkosten aan het Rijksdomein (in miljoenen F)	596 (prijsspeil 1953)		865 (prijsspeil 1976)	

III. Verwezenlijkt tussen 1 februari 1953 en heden

Bij gebrek aan een andere beleidslijn heeft men zich ertoe beperkt de dijken te verhogen en te versterken op de plaatsen waar ze overlopen, doorbreken of dreigen door te breken (en dit mede wegens de beperkte toegemeten kredieten).

Er moet gezegd worden dat de ontoereikendheid van de kredieten bestemt voor het onderhoud van de dijken eveneens deze wijze van handelen verklaard.

Daarbij kreeg het meest hardnekkige en invloedrijke bestuur nog dikwijls voorrang en genoegdoening.

Ondanks al die tekortkomingen heeft de Dienst van de Zeeschelde sedert de overstromingsramp van 1953 nochtans een groot aantal werken uitgevoerd die onmogelijk in detail kunnen worden opgegeven doch waarvan de Tabel I (in bijlage) de uitgaven toont per jaar en tijrivier.

Voor 1976 en 1977 in het bijzonder geven de Tabellen II t/m IV (in bijlage) enig detail van de uitgevoerde en binnenkort uit te voeren werken.

Het tastbare resultaat van deze werken zal verder (onderverdeling IV) worden behandeld.

Naast die werken zijn ook andere maatregelen getroffen in de bedoelde periode :

1. Artikel 102 van de polderwet van 3 juni 1957 machtigt de Staat om polderdijken en particuliere dijken binnen de polderomschrijving ambtshalve te verbeteren. Dit is een voordeel omdat een meer eenvormig beleid mogelijk wordt, maar het is tegelijkertijd een nadeel omdat de polderbesturen zich meer en meer ontlast gevoelen zelf hun dijken in stand te houden en te onderhouden.

2. Sedert 1959 werkt een waarschuwingssysteem voor verwachte stormvloed. Het is erop gericht alle bevoegde personen van Rijks, provinciale, gemeentelijke, polder- en havenbesturen uit het door het water bedreigde zeescheldedebekken te verwittigen ongeveer vijf uur vóór het verwachte hoogwater te Antwerpen. Ook leger en civiele bescherming zijn in het alarmsysteem betrokken.

3. Sedert de wet van 1963 is de civiele bescherming opgericht om de bevolking bij te staan, hetgeen positief heeft bijgedragen om het menselijk leed bij opgetreden overstromingsrampen te verzachten.

4. De wet van 12 juli 1976 regelt thans ook het herstel van schade aan particuliere goederen door natuurrampen.

5. De Ministerraad heeft in oktober 1976 beslist de dijkhoogte op minstens + 8,00 m NKD te brengen op de tijriviervan opwaarts van Antwerpen en de Scheldedekaaen te Antwerpen tot + 8,35 m NKD met mogelijkheid ze tot + 8,50 m NKD op te trekken.

6. Recent is een studie aangevangen om de wetgeving aan te passen, nl. om op een meer soepele manier dijkwerken te kunnen uitvoeren (zie afzonderlijke nota).

	1953		1976	
	Prov. d'Anvers	Prov. de Fl. orient.	Prov. d'Anvers	Prov. de Fl. orient.
Morts	6	—	1	—
Surface inondée (ha)	10 400	9 555	1 613	536
Nombre de maisons d'habitation inondées	6 157	1 993	1 507	245
Nombre d'entreprises industrielles sinistrées. Exploitations agricoles et horticoles	inconnu		100	12
			55	75
Frais de réparation des dommages au domaine de l'Etat (en millions de F)	596 (niveau des prix 1953)		865 (niveau des prix 1976)	

III. Réalisations depuis le 1^{er} février 1953 à nos jours

A défaut d'une autre politique, on s'est limité jusqu'à présent à exhausser ou à consolider les digues localement, c'est-à-dire là où elles déversaient ou là où elles se rompaient ou menaçaient rupture (et cela aussi par l'insuffisance de crédits).

Il faut dire que l'insuffisance des crédits accordés à l'entretien des digues explique aussi cette manière de faire.

Priorité et satisfaction ont en outre souvent dû être données à l'administration la plus revendicatrice et la plus influente.

Malgré ces imperfections, le Service de l'Escaut maritime a cependant réalisé depuis les inondations catastrophiques de 1953 un grand nombre de travaux qui ne peuvent tous être énumérés ici. Le complément II (en annexe) donne cependant un aperçu des dépenses que ces travaux ont entraînées annuellement pour chaque rivière à marée.

Les tableaux III à V, figurant en annexe, donnent en particulier pour les années 1976 et 1977 quelques détails sur les travaux réalisés et à exécuter prochainement.

Le résultat tangible de ces travaux sera décrit ci-après (voir chapitre IV).

Hormis les travaux, d'autres mesures ont également été prises pendant la période envisagée :

1. L'article 102 de la loi du 3 juin 1957 sur les polders habilite l'Etat à procéder d'office à l'amélioration des digues des polders et des digues privées dans la circonscription des polders. Ceci constitue un avantage du fait que cette disposition tend à introduire davantage d'uniformité dans la politique poursuivie mais elle constitue également un désavantage du fait que les administrations des polders s'estiment, à cause de ladite disposition, de plus en plus déchargées de la conservation et de l'entretien de leurs digues.

2. Un système d'alerte de marées-tempête fonctionne depuis 1959. Il vise à prévenir toutes les personnes intéressées des administrations de l'Etat, des administrations provinciales, communales ainsi que des administrations portuaires et des polders des régions menacées et ce environ cinq heures avant la marée haute à Anvers. L'armée et la protection civile sont également associées à ce système d'alarme.

3. Depuis sa création en 1963, la protection civile a contribué à secourir et à soulager la population, notamment lors d'inondations catastrophiques.

4. La loi du 12 juillet 1976 règle maintenant également la réparation de certains dommages occasionnés à des biens privés par des calamités naturelles.

5. Le Conseil des Ministres a décidé, en octobre 1976, de porter la hauteur minimum des digues des rivières à marée en amont d'Anvers au niveau + 8,00 m et la hauteur des quais de l'Escaut à Anvers au niveau + 8,35 m, tout en prévoyant la possibilité de les exhausser jusqu'au niveau + 8,50 m.

6. Une étude a été entreprise récemment en vue d'adapter la législation, et ce notamment afin d'introduire plus de souplesse dans la possibilité d'exécuter des travaux aux digues.

7. Tevens is een onderzoek aan de gang voor een snellere alarmering en een nog betere samenwerking bij overstroming.

IV. Grenzen aan het tot nu toe gevolgde beleid inzake dijkverhoging

Dijkverhoging en versterking hebben gevolgen waardoor met hun toepassing niet onbeperkt kan worden doorgegaan.

a. Een verhoging van een ondoorbreekbare dijk betekent een relatieve verhoging van het buitengewoon stormvloedhoogwater dat wordt verhinderd over te lopen.

Vooraf in de opwaartse tijgebieden waar het waswater, door de voortdurende verhogingen van de stormvloedstanden, in zijn afvoer wordt belemmerd, kunnen de overstromingen catastrofaal worden.

Uit een studie op het wiskundig model van de Zeeschelde uitgevoerd door het Waterbouwkundig Laboratorium (zie bijlage 2) blijkt dat ingeval van onoverstroombare en ondoorbreekbare dijken tussen Gentbrugge en de Belgisch-Nederlandse grens de stormvloedhoogwaterstand te Antwerpen praktisch op hetzelfde peil blijft tot Dendermonde. Van daaraf is er een lichte daling (0,30 m à 0,60 m) tot Gentbrugge die echter wordt teniet gedaan en zelfs overtroffen ingeval van aanzienlijk bovendebiet.

Hetzelfde doet zich trouwens voor op de aan tij onderworpen bijrivieren van de Zeeschelde.

De trend tot stijgen van de stormvloedhoogwaters in het tijgebied en vooral in het bovenwaartse gedeelte ervan wordt vastgesteld bij de stormvloeden die zijn opgetreden na 1953.

Tot nu toe is er in de stormvloedhoogwaters stroomopwaarts nog altijd een daling te merken t.a.v. het vloedpeil te Antwerpen. Nochtans wordt dit verschil met de tijd steeds kleiner, hetgeen blijkbaar te wijten is aan de talrijke verstevigings- en verhogingswerken van tabel I die aan de dijken voortdurend zijn uitgevoerd tussen 1953 en 1976 en waardoor dijkbreuken en -overlopen zijn verminderd.

Niet alleen in de dijken doch ook in de evoluerende riviermorphologie en in de middenzeestandsrijzing zitten oorzaken tot verhoging van het hoogwater.

Dit is zichtbaar in de tijwaarnemingen voor de periode 1891-1970. Per decennium is er een hoogwaterstandsverhoging van ca 6 cm te Antwerpen, van 10 cm rond de Rupelmonding, te Lier en te Mechelen en van 14 cm te Gentbrugge. Redelijkerwijs mag dan ook worden aangenomen dat ook de stormvloedhoogwaters een dergelijke verhoging ondergaan.

De voortdurende stijging van de stormvloedhoogwaters die uit alle bovengenoemde factoren voortvloeit, stelt problemen in de steden gelegen in het opwaarts gedeelte van het tijgebied zoals Lier, Mechelen, Dendermonde, Wetteren en Gent, die grote wasdebieten kunnen ontvangen.

Gent bv. heeft een zeer precarie positie.

Deze stad ontvangt het gedeelte van het wasdebiets van Leie en Schelde dat niet via de kanalen Brugge-Oostende, Schipdonk — Heist en Gent — Terneuzen kan worden afgeleid.

De actuele verbeteringswerken aan Leie en Schelde zijn van aard om de wasdebieten te verhogen zonder dat de afvoermogelijkheden langs de genoemde kanalen zijn uitgebreid.

Het door de Zeeschelde af te voeren saldo-debiet zal in een nabije toekomst dan ook 400 m³/sec. kunnen overschrijden.

Met bovenvermeld wiskundig model is uitgerekend dat bovende-bieten van 0 m³/sec, 226 en 300 m³/sec gekoppeld aan stormvloeden tussen onoverstroombare en onoverlooptbare dijken op de Zeeschelde aanleiding zouden geven tot onaantoonbare waterhoogten te Gent.

Onderstaande tabel toont die waterhoogten voor stormvloeden met verschillende overschrijdingsfrequentie.

Overschrijdingskans per eeuw van de stormvloedstand te Merelbeke	Corresponderende stormvloedstand te Merelbeke met debiet (m ³ /sec)		
	nul	226	300
10	6,05	6,92	7,25
1	6,35	7,22	7,55
0,1	6,90	7,77	8,10
0,01	7,40	8,27	8,60

7. Une étude est également en cours en vue d'améliorer et d'accélérer le système d'alerte et d'obtenir une meilleure coordination en cas d'inondation.

IV. Limites de la politique suivie jusqu'à présent en matière d'exhaussement des digues

L'exhaussement et la consolidation des digues ne sauraient être poursuivies indéfiniment.

a. Le rehaussement d'une digue à une cote telle qu'elle soit insubmersible entraîne une augmentation corrélative du niveau des hautes eaux de marée-tempête.

Les inondations peuvent devenir catastrophiques, principalement dans les zones amont des rivières soumises à marée où l'écoulement des eaux de crue est entravé par les montées continues des niveaux de marée-tempête.

Il résulte d'autre part d'une étude faite au Laboratoire de Recherches hydrauliques (voir complément VI) sur un modèle mathématique de l'Escaut maritime, que le niveau de marée-tempête enregistré à Anvers reste pratiquement constant jusqu'à Termonde si les digues situées entre Gentbrugge et la frontière belgo-néerlandaise sont insubmersibles. A partir de cet endroit, on enregistre une légère baisse (0,30 m à 0,60 m) jusqu'à Gentbrugge. Cette baisse est cependant réduite à néant et devient même un relèvement si l'on doit tenir compte d'un débit d'amont important.

Un phénomène identique se produit d'ailleurs sur les affluents de l'Escaut maritime soumis à marée.

Depuis 1953, l'on constate que les niveaux des maxima enregistrés au cours de marées-tempête ont tendance à augmenter dans la zone soumise à marée et principalement dans la partie amont de cette zone.

Jusqu'à présent, les niveaux enregistrés à l'amont d'Anvers ont toujours été inférieurs à ceux d'Anvers. Néanmoins, cette différence s'amenuise moins au fil du temps. La raison en est apparemment due aux nombreux travaux de consolidation et d'exhaussement (énumérés au complément II) qui ont été exécutés aux digues entre 1953 et 1976 et qui réduisent le nombre de ruptures de digue et les débordements.

Les digues ne sont d'ailleurs pas seules en cause. La morphologie du fleuve, sans cesse en évolution, et l'augmentation du niveau moyen de la mer sont également responsables de l'augmentation de celui du niveau des hautes eaux.

C'est ce qui résulte des observations effectuées pendant la période 1891-1970. Chaque décennie, on enregistre en effet une augmentation du niveau des marées hautes d'environ 6 cm à Anvers, de 10 cm au droit de l'embouchure du Rupel, à Lierre et à Malines et de 14 cm à Gentbrugge. On peut dès lors admettre raisonnablement que les marées accusent une montée semblable.

La montée continue des niveaux de marées-tempête résultant de l'ensemble des facteurs précités pose incontestablement des problèmes dans des villes telles que Lierre, Malines, Termonde, Wetteren et Gand, situées dans la partie amont du cours d'eau soumis à marée où d'importants débits de crue peuvent être enregistrés.

La situation de Gand est particulièrement précaire.

Cette ville reçoit la partie des eaux de crue de la Lys et de l'Escaut qui ne peut être évacuée par les canaux Bruges-Oostende, Schipdonk-Heist et Gand-Terneuzen.

Les travaux d'amélioration actuellement en cours à la Lys et à l'Escaut sont de nature à augmenter le volume des eaux de crue sans améliorer pour autant les possibilités d'évacuation par les canaux précités.

L'excédent de débit à évacuer par l'Escaut maritime pourrait dès lors dépasser les 400 m³/sec. dans un proche avenir.

Le modèle mathématique a permis de calculer que des débits d'amont de 0 m³/sec., 226 m³/sec. et 300 m³/sec. accompagnant des marées-tempête dans un Escaut maritime enserré dans des digues rendues insubmersibles provoqueraient des niveaux d'eau inadmissibles à Gand.

Le tableau ci-dessous indique les niveaux de l'eau des marées-tempête pour certaines fréquences de dépassement.

Risque de dépassement par siècle du niveau de marée-tempête à Merelbeke	Niveau de marée-tempête correspondant à Merelbeke avec débit (m ³ /sec.)		
	zéro	226	300
10	6,05	6,92	7,25
1	6,35	7,22	7,55
0,1	6,90	7,77	8,10
0,01	7,40	8,27	8,60

A fortiori zou bovenvernoemd debiet van 400 m³/sec nog veel grotere waterhoogten verwekken.

Vanaf het peil (+ 5,00 m) lopen echter reeds vele kelders onder te Gent door het opsteken van het rioolwater. Bepaalde straten overstromen vanaf (+ 6,00 m). Een waterpeil van (6,70 m) zoals in 1966 is rampzalig.

Het is dan ook duidelijk dat de in de tabel vermelde cijfers catastrofaal zijn en er grenzen zijn aan de wateropstuwing in de rivier en bijgevolg aan de indijking.

Ook Lier en Mechelen kennen analoge problemen.

b. In andere steden en streken is de dijkverhoging beperkt ingevolge onmogelijke onteigeningen en infrastructuurwerken.

Te Mechelen kan de dijkkrui niet boven + 8,00 m NKD, langs de rechteroever van de Rupel kan, wegens de uitgestrekte bebouwing en de industriële inrichtingen, niet worden gedacht aan een dijkverhoging boven + 8,50 m NKD, te Temse laat de Boelwerf slechts + 8,00 m à 8,50 m NKD toe, langs beide Scheldeoevers tussen Antwerpen en Temse met de vele scheepswerven en industriële bedrijven is meer dan + 9,00 m NKD uitgesloten, te Antwerpen wordt de te bouwen muurkrui om esthetische redenen tot 8,35 m NKD beperkt.

Bezwaarlijk is daarbij dat juist in sommige steden, woongebieden en instellingen die tot de belangrijkste behoren van het Zeescheldebekken, de dijken niet kunnen worden opgehoogd boven 8,00 à 8,50 m NKD.

Deze steden en gebieden zullen bij buitengewoon hoge stormvloed eerder overstromen dan andere indien de dijken bij deze andere hoger dan 8,00 m à 8,50 m NKD worden opgehoogd.

Dit is uiteraard onaanvaardbaar.

Dijkverhoging heeft bijgevolg een grens die ligt rond 8,00 m à 8,50 m NKD naargelang van de toe te passen overhoogte.

Dergelijke kruinhoogte heeft een te grote overschrijdingskans en is dus te laag om optimaal het Zeescheldebekken te kunnen beveiligen.

c. Algemeen kan ook worden gezegd dat een lokale dijkverhoging wel het lokaal risico van overstroming of doorbraak verminderd, doch dat het risico in de aangrenzende niet aangepaste en vooral opwaartse gebieden erdoor vermeerdert en wel om twee redenen:

- 1^o de hoogwaterstanden verhogen van jaar tot jaar;
- 2^o de indijking verhoogt nog supplementair de waterstand tengevolge van de verminderde bergingscapaciteit van de rivier.

d. De « Bijzondere Commissie voor het bestuderen van de maatregelen tot het voorkomen van overstromingsgevaar », opgericht na de stormvloed van 1953, is tot de volgende conclusies gekomen die nog steeds actueel zijn: « Natuurlijk zou een algemene dijkverhoging de verhoging van de hoogwaterstanden bij stormtij tot gevolg hebben, waardoor het gevaar van overstroming merkbaar zou stijgen in bepaalde delen van het Scheldegebied waar praktisch geen bescherming kan worden bekomen.

Wij bedoelen hier de nijverheidsinstellingen van Hoboken, Hemiksem, Boom, Niel, Rumst, enz., evenals woonwijken te Steendorp, Rupelmonde, St-Amands, Baasrode enz., de lage kaden te Hamme, St-Amands, Boom, enz.

Voorts zou een volledige indijking tot gevolg hebben dat in de opwaartse vakken van het tijbekken de hoogwaterstand merkbaar zou verhogen en in ieder geval in veel grotere mate dan in het afwaarts gedeelte, met het gevaar dat de opwaarts gelegen steden zoals Lier, Mechelen, Lokeren en Gent gevaar zouden lopen te worden overstroomd, vooral indien het stormtij samenvalt met een waas.

Wat de storm van 1 februari 1953 tot een ramp heeft doen uitgroeien is niet zozeer het overlopen van de dijken met overstroming van de daarachter gelegen polders, dan wel het vormen van stroomgaten die gedurende weken of maanden ganse gebieden blank hebben gezet.

De jongste ondervinding gedurende de gebeurtenissen van februari 1953 heeft aangetoond dat dijken met brede kruin en dijken met berm langs de landzijde geen noemenswaardige beschadigingen hebben ondergaan en dat in gebieden waar alleen overloop der dijken is geweest, met uitsluiting van bresvorming of doorbraak, de waterhoogte in de polder zeer gering is geweest en de duur der overstroming tot enkele uren beperkt bleef. Daarom is het Bestuur van oordeel dat het aangewezen is in principe de dijken niet te verhogen om de veiligheid der moeilijk of praktisch onmogelijk door dijkverhoging te beschermen gebieden niet nog meer in het gedrang te brengen.

Nochtans moet er voor gezorgd worden dat zij zonder gevaar van doorbraak overloop kunnen doorstaan. Het gaat er dus om aan die overstroombare dijken een aangepast profiel te geven. Van het prin-

Le débit précité de 400 m³/sec. provoquerait à fortiori des niveaux d'eau encore beaucoup plus élevés.

De nombreuses caves sont cependant déjà sous eau à Gand dès que le niveau (+ 5,00 m) est atteint et ce à cause du refoulement des eaux d'égout. Certaines rues sont inondées dès qu'on enregistre le niveau (+ 6,00 m). Un niveau d'eau de (6,70 m) (ce fut le cas en 1966) a des conséquences désastreuses.

Il est dès lors évident que les cotes figurant au tableau sont catastrophiques et qu'il y a donc des limites au relèvement du niveau d'eau dans le fleuve et, partant, à l'endigement.

Les villes de Lierre et de Malines ont des problèmes analogues.

b. Dans d'autres villes et régions, des limites sont assignées à l'exhaussement des digues à cause de l'impossibilité de réaliser certaines expropriations et certains travaux d'infrastructure.

A Malines, la crête des digues ne peut dépasser le niveau + 8,00 m. Sur la rive droite du Rupel, on ne peut par ailleurs, à cause de la densité des constructions et des bâtiments industriels, songer à exhausser les digues au-dessus du niveau + 8,50 m. A Tamise, la présence des chantiers navals Boel ne permettent qu'une hauteur de + 8,00 m à + 8,50 m. Un niveau supérieur à + 9,00 m est exclu sur les deux rives de l'Escaut entre Anvers et Tamise à cause des nombreux chantiers navals et de la multitude d'entreprises industrielles. A Anvers, le muret de protection ne dépassera pas la cote de 8,35 m pour des raisons esthétiques.

Le fait que c'est précisément au droit des villes, des zones habitées et des établissements industriels les plus importants du bassin de l'Escaut maritime que les digues ne peuvent être exhaussées à un niveau supérieur à 8,00 m à 8,50 m constitue sans aucun doute une circonstance aggravante.

Lors de marées-tempête exceptionnelles, ces villes et régions seront inondées avant les autres, qui seront protégées par des digues plus hautes que 8,00 m ou 8,50 m.

Ceci est évidemment inacceptable.

L'exhaussement des digues comporte dès lors une limite se situant aux environs de 8,00 m à 8,50 m ZDG en fonction de la surhauteur qui doit être appliquée.

Une telle hauteur de crête comporte des risques de dépassement trop élevés. Elle est donc trop basse pour constituer une protection optimale du bassin de l'Escaut maritime.

c. D'une manière générale, on peut dire qu'un exhaussement local diminue localement le risque d'inondation ou de rupture de digue mais qu'il augmente par contre ces risques dans les zones riveraines adjacentes non rehaussées et plus particulièrement dans les zones situées à l'amont et ce, pour deux raisons :

- 1^o les niveaux des marées hautes augmentent d'année en année;
- 2^o l'endigement augmente encore les niveaux maxima du fait de la diminution de la capacité d'emmagasinement ainsi créée.

d. La « Commission spéciale d'étude des mesures à prendre en vue de prévenir le danger d'inondations » créée après la marée-tempête de 1953, est arrivée à des conclusions qui sont toujours d'actualité, à savoir qu'« il est évident que l'exhaussement de toutes les digues entraînerait le relèvement du niveau des hautes eaux de marée-tempête, ce qui augmenterait sensiblement le risque d'inondations dans certaines parties de la zone riveraine de l'Escaut où aucune protection ne peut pratiquement être réalisée.

Il s'agit en l'occurrence des installations industrielles de Hoboken, Hemiksem, Boom, Niel, Rumst, etc. ainsi que des groupes d'habitations à Steendorp, Rupelmonde, St-Amand, Baasrode, etc. et certains quais peu élevés de Hamme, St-Amand, Boom, etc.

L'endigement complet aurait par ailleurs pour effet de faire monter considérablement le niveau des hautes eaux dans les parties amont du bassin et de toute façon, dans une proportion beaucoup plus importante que dans la partie aval, ce qui entraînerait un danger d'inondation pour les villes situées en amont telles que Lierre, Malines, Lokeren et Gand, surtout si la marée-tempête coïncidait avec une crue.

Ce ne sont pas tant le débordement des digues et l'inondation des polders qui ont fait que la tempête du 1^{er} février 1953 a pris des proportions catastrophiques mais plutôt les ruptures des digues qui sont responsables de l'inondation de régions entières pendant plusieurs semaines, voire plusieurs mois.

Les inondations de février 1953 ont démontré que les digues comportant une large crête et celles comportant une berme du côté polder n'ont subi que des dégâts insignifiants et que, dans les régions où seul un débordement des digues s'est produit à l'exclusion de la formation de bèches ou de rupture de digues, la quantité d'eau a été très faible dans les polders et la durée d'inondation limitée à quelques heures. Ceci a amené l'administration à penser qu'il n'était, en principe, pas indiqué d'exhausser les digues afin de ne pas compromettre la sécurité des régions qui ne peuvent que difficilement ou pratiquement pas être protégées par l'exhaussement des digues.

Il faut cependant veiller à ce que celles-ci puissent supporter les débordements sans danger de rupture. Il s'agit donc de donner un profil adéquat aux digues submersibles. Seuls des cas particuliers pour-

cipe van het overlopen mag slechts worden afgeweken in bijzondere gevallen. Dijken welke tamelijk dicht bevolkte gebieden of kleine polders beschermen dienen wel onoverstroombaar te zijn.

Bij de uitwateringssluizen moet de kruinhoogte der dijken plaatselijk onoverstroombaar gemaakt worden.

De oplossing die wordt voorgesteld en die erin bestaat de dijken overstroombaar te maken, behalve bepaalde uitzonderingen, biedt nog het voordeel dat ze trapsgewijze in de volgende jaren kan worden uitgevoerd. Mocht later de technische mogelijkheid bewezen worden dat een stormstuw kan worden aangebracht in de Schelde, dan zou bovendien geen onnuttig en onnodig werk zijn verricht ».

V. Andere middelen dan dijkverhoging ter beveiliging van het Zeescheldebekken

Uit de bovenstaande uiteenzetting kan worden geconcludeerd dat dijkverhoging begrensd is tot 8,00 m à 8,50 m NKD.

Middelen moeten bijgevolg worden overwogen om het Zeescheldebekken tegen een hoger stormvloedpeil te beschermen.

a. Een voor de hand liggend middel bestaat in het terug inschakelen van het natuurlijk bed van de Zeeschelde en haar bijrivieren op plaatsen waar dit nog mogelijk is wegens de geringe bebouwing, die in dit geval zou moeten worden onteigend.

Dergelijke overstromingsgebieden zijn wegens de industrialisatie van de linker- en rechter Scheldeoever te Antwerpen alleen nog aan en opwaarts de Rupelmonding te vinden op de Zeeschelde en op enkele plaatsen langs de Rupel en de Dijle (zie de gestreepte gebieden op plan bijlage 1).

In 1966 en 1976 zijn op wiskundig model berekeningen uitgevoerd naar de invloed van gecontroleerde overstromingsgebieden op stormvloedhoogwaters.

Zo is o.m. gevonden dat door het gepast inrichten van dergelijke gebieden rond de Rupelmonding het mogelijk is zeer hoge stormvloedhoogwaters (tussen +8,00 m en +9,00 m NKD) opwaarts deze gebieden met 1,00 m te doen dalen. Aldus zou het stormvloedhoogwater tot rond of beneden +8,00 m NKD kunnen worden verlaagd stroomafwaarts van Hemiksem tot Gentbrugge.

Stroomafwaarts van het overstromingsgebied zou de verlaging variëren van 0,00 m te Liefkenshoek tot 0,25 m te Antwerpen.

Overstromingsgebieden stroomafwaarts van Gent en Mechelen hebben eveneens een gunstige invloed in de opwaartse gedeelten van resp. Zeeschelde en Dijle.

Het belang van het behoud langs Zeeschelde en bijrivieren van overstromingsgebieden is uit de berekening duidelijk. Stedebouwkundig zouden ze dan ook voor bebouwing en ophoging moeten worden gevrijwaard.

Uiteraard zouden deze overstromingsgebieden door binnendijken moeten worden omzoomd.

b. Wegens haar verregaande verzanding heeft de Durme nog slechts een klein kombergingsvermogen. Het tijregime van de Zeeschelde zou door een afdamming weinig worden beïnvloed. Door het inrichten van een overstromingsbekken aan de monding kan trouwens geheel of gedeeltelijk het kombergingsverlies bij stormvloed worden gecompenseerd.

Een pompstation aan de monding zou bij afdamming moeten zorgen voor de waterafvoer uit de Durme.

c. Een ander beveiligingsmiddel voor het gehele of gedeeltelijke Zeescheldebekken is het bouwen van een stormvloedkering. In het Waterbouwkundig Laboratorium werden tot nu toe heel wat hydraulische en stabiliteitsstudies daaraan gewijd.

De modelstudies worden hieronder opgesomd onder 1 t/m 4, de stabiliteitsstudies onder 5.

1. In 1940 werden op het Scheldemodel (nr. 36) met de gegevens van het stormtij van 23 november 1930 (H. W. te Antwerpen NKD 7,30 m) afdammingen bestudeerd te Gentbrugge, Wetteren, Dendermonde, Tielrode (afdamming Schelde + Durme), Hingene (afdamming Schelde + Rupel), Lillo (1).

Telkens werd de meetkundige plaats van de hoogwaters en de verhoging van de hoogwaterstand stroomafwaarts van de afdamming berekend (zie plannen bijlagen 3 en 4).

De resultaten zouden slechts weinig afwijken indien de afdammingen worden vervangen door afsluitingen die rond het tijdstip van het aan het stormvloedhoogwater voorafgaand laagwater worden gesloten.

(1) Model 36. Getijmodel der Westerschelde en haar bijrivieren. Verslag over de proeven betreffende indijkingen, afsluitingen van bijrivieren en normalisaties. Rapport mei 1953.

raient justifier une dérogation au principe de la submersion. Il faut cependant que les digues protégeant des régions à forte densité de population ou de petits polders soient insubmersibles.

La hauteur de crête des digues doit être rendue localement insubmersible à hauteur des écluses d'évacuation.

La solution proposée qui consiste à rendre les digues insubmersibles à quelques exceptions près, présente en outre l'avantage qu'elle peut être réalisée en plusieurs phases pendant les années à venir. Si l'avenir devait démontrer qu'il est techniquement possible de construire un barrage-tempête sur l'Escaut, les travaux entrepris garderaient toute leur utilité et toute leur valeur ».

V. Moyens autres que l'exhaussement des digues en vue de la protection du bassin de l'Escaut maritime

L'exposé ci-avant permet de conclure que l'exhaussement des digues se limite à la cote 8,00 à 8,50 m.

Il s'agira par conséquent de trouver des moyens pour protéger le bassin de l'Escaut maritime contre des niveaux de marée-tempête plus élevés.

a. Un moyen évident consiste à rendre le lit naturel à l'Escaut maritime et à ses affluents aux endroits où cela est encore possible en raison de la faible densité des constructions qui, dans ce cas, devraient être expropriées.

Par suite de l'industrialisation des rives de l'Escaut à Anvers, semblables zones d'inondation ne peuvent plus être trouvées qu'aux abords et en amont de l'embouchure du Rupel et à quelques endroits situés en bordure du Rupel et de la Dyle (voir les zones hachurées sur le plan — complément I).

En 1966 et en 1976, des calculs ont été effectués sur un modèle mathématique quant à l'effet exercé sur les niveaux de marée-tempête par les zones d'inondation contrôlées.

Ces calculs révélèrent e.a. qu'un aménagement adéquat de semblables zones, près de l'embouchure du Rupel, permettrait de faire baisser d'1 m les niveaux maxima de marée-tempête (entre +8,00 m et 9,00 m ZDG) en amont de ces zones. Le niveau des hautes eaux de marée-tempête pourrait ainsi être abaissé jusqu'à environ la cote +8,00 m ou même plus bas et cela depuis l'amont de Hemiksem jusqu'à Gentbrugge.

En aval de la zone d'inondation, la baisse varierait de 0,25 m à Anvers pour s'éteindre à Liefkenshoek.

Les bassins d'inondations en aval de Gand et de Malines exercent également une influence favorable dans les parties amont de l'Escaut maritime et de la Dyle.

Ce calcul fait ressortir clairement l'intérêt de la conservation de zones d'inondation en bordure de l'Escaut maritime et de ses affluents. Au point de vue urbanistique, elles devraient dès lors être préservées de toute construction ainsi que de tout aménagement.

Il va de soi que des digues intérieures devraient ceinturer les zones d'inondation en question.

b. En raison de son ensablement, la Durme ne dispose plus que d'une capacité d'emmagasinement restreinte. Barrer la Durme n'aurait donc qu'une faible influence sur le régime des marées de l'Escaut. L'aménagement d'un bassin d'inondation à l'embouchure permet d'ailleurs de compenser, en tout ou en partie, la perte de capacité d'emmagasinement lors d'une marée-tempête.

En cas de barrage, une station de pompage, installée près de l'embouchure, devrait assurer l'évacuation des eaux de la Durme.

c. La construction d'un barrage-tempête constitue un autre moyen de protection de l'ensemble ou d'une partie du bassin de l'Escaut maritime. De nombreuses études hydrauliques et de stabilité ont été consacrées à un tel ouvrage au Laboratoire de Recherches hydrauliques.

Les études, tant sur modèle réduit que sur modèle mathématique, sont énumérées ci-dessous aux points 1 à 4; celles relatives à la stabilité sont reprises au point 5.

1. En 1940, sur le modèle de l'Escaut (n° 36) et sur base des éléments recueillis lors de la marée-tempête du 23 novembre 1930 (niveau de marée haute à Anvers 7,30 m), des barrages ont été considérés respectivement à Gentbrugge, à Wetteren, à Termonde, à Tielrode (barrage de l'Escaut et de la Durme), à Hingene (barrage de l'Escaut et du Rupel) et à Lillo (1).

Dans chaque cas, le lieu géométrique des marées hautes a été calculé de même que l'augmentation du niveau des marées hautes en aval du barrage (voir plans — compléments VII et VIII).

Les résultats obtenus ne diffèrent guère si les barrages fixes étaient remplacés par des barrages mobiles qui seraient fermés au moment de la marée basse précédant la marée haute-tempête.

(1) Modèle 36. Modèle marée de l'Escaut occidental et de ses affluents. Rapport sur les essais concernant des endiguements, les fermetures d'affluents et la normalisation. Rapport de mai 1953.

2. In 1960 werd op het fysisch Scheldemodel, model 300, met de gegevens van het stormtij van 1 februari 1953 (H. W. te Antwerpen NKD 7,85 m) de invloed onderzocht van een stormvloedkering te Hingene (afwaarts de Rupelmonding), te Oosterweel en te Lillo met sluiting rond het tijdstip van voorafgaand laagwater (2). De verhoging van de hoogwaterstanden is getekend op plan bijlage 4.

3. In het bijzonder voor een stormvloedkering te Oosterweel is in 1960 op wiskundig model niet alleen de invloed op het hoogwater van de stormvloedkering berekend (zie bijlage VIII) maar ook die van het tijdstip van sluiting, de vervallen die optreden aan de kering onder verschillende omstandigheden en de doorstroomsecties nodig om deze vervallen te beperken (3).

Tevens zijn onderzocht (4): de verschillende criteria voor de bepaling van het gunstige ogenblik van sluiting, de mogelijkheid om met de kering overstroming tegen te gaan door opperwaters, de vervalbeperking door de stormvloedkering te laten debiteren, de gunstige vormen van de stormvloedschuiven met bepaling van krachten en drukken.

Voor de stormvloedkering te Oosterweel blijkt uit de studies dat:

— bij volledige sluiting de stormvloedstand afwaarts kan oplopen van 60 cm te Oosterweel, 30 cm aan de Belgisch-Nederlandse grens en 15 cm te Hansweert;

— bij volledig afsluiten der riviersectie op laagwaterstroomkentering kunnen over de stormvloedkering zeer grote vervallen ontstaan (grootte orde 7,00 m);

— met doorlaatopeningen kan het verval tot 3,00 m worden beperkt en de hoogwaterstandsverhoging kan worden gereduceerd tot een paar decimeters te Oosterweel zonder te Antwerpen het alarmpeil te overschrijden. Echter ontstaan ter plaatse van de openingen in de kering zeer grote stroomsnelheden (grootte orde 8 m/sec.).

4. In 1976 is op wiskundig model 331 berekend (5):

— bij twee tijdstippen van sluiting de invloed van één of meer stormvloedkeringen op de hoogste stormvloedwaterstand en dit afwaarts de gesloten kering.

Hierbij werd rekening gehouden met de mogelijkheid van stormvloedkeringen te Niel, te Weert, te Niel + Weert en te Hemiksem.

Bij volledig onoverstroombare en ondoorbreekbare dijken geeft de onderstaande tabel de grootste uitslagen van de berekening.

Een stormvloedkering te Niel geeft aldus slechts een geringe opstuwing.

Een stormvloedkering te Weert verwekt ook in het bekken van Rupel een bijrivieren een verhoging van de stormvloedstanden bv. te Walem 47 cm;

2. En 1960, on a étudié les répercussions d'un barrage à Hingene (en aval de l'embouchure du Rupel), à Oosterweel et à Lillo lors d'une fermeture réalisée à marée basse (2) et ce, sur le modèle réduit de l'Escaut (Modèle 300) et les caractéristiques de la marée-tempête du 1^{er} février 1953 (marée haute à Anvers = 7,85 m). Le relèvement des marées hautes figure au plan — complément VIII.

3. C'est plus spécialement pour un barrage-tempête à Oosterweel qu'en 1960 ont été calculés, sur modèle mathématique, non seulement les effets d'un tel barrage sur les niveaux de marée haute (voir complément VIII), mais également le choix du moment de fermeture, les chutes qui, en diverses circonstances, se produisent à un tel barrage ainsi que les sections d'écoulement nécessaires pour limiter l'importance de ces chutes (3).

Ont été examinés par la même occasion (4): les différents critères pour déterminer le moment de fermeture le plus favorable, la possibilité de combattre grâce à semblable barrage les inondations causées par les eaux d'amont, la limitation de la chute en faisant débiter le barrage, les formes les plus favorables des vannes du barrage avec détermination des efforts et des pressions.

En ce qui concerne le barrage à Oosterweel, il ressort des études:

— qu'en cas de fermeture complète, le niveau de la marée-tempête peut se relever de 60 cm à l'aval de l'ouvrage, de 30 cm à la frontière belgo-néerlandaise et de 15 cm à Hansweert;

— qu'en cas de fermeture complète au moment de l'étalement de marée basse, de très fortes chutes (de l'ordre de 7 m) peuvent se produire au droit du barrage;

— qu'en cas de fermeture partielle, la chute peut être limitée à 3,00 m et le relèvement du niveau peut être réduit à quelques décimètres à Oosterweel et cela sans dépasser la cote d'alerte à Anvers. Au droit du barrage, les vitesses du courant seront cependant très élevées (de l'ordre de 8 m/sec.).

4. En 1976, on a calculé sur le modèle mathématique n° 331 (5):

— les effets d'un ou de plusieurs barrages-tempête sur le niveau maximum de marée-tempête en aval du barrage fermé et ce pour deux moments de fermeture.

On a prévu des barrages-tempête à Niel, à Weert, à Niel et Weert et à Hemiksem.

Au tableau ci-dessous figurent les résultats des relèvements maxima obtenus par calcul, dans l'hypothèse de digues résistantes et insubmersibles.

Un barrage-tempête à Niel n'entraîne donc qu'un faible relèvement du plan d'eau.

Un barrage à Weert provoque également, dans le bassin du Rupel et de ses affluents, une augmentation du niveau des marées-tempête qui, à Walem p. ex., est de 47 cm;

Plaats van de kering	Gentbrugge	Dendermonde — Termonde	Weert	Hingene Schelle	Antwerpen — Anvers	Oosterweel	Belg.-Ned. grens — Frontière belgo-néerl.	Hansweert	Emplacement du barrage
Weert	—	—	57	53	30	25	—	—	Weert
Niel	4	13	14	15	10	9	—	—	Niel
Niel + Weert	—	—	86	78	45	38	—	—	Niel + Weert
Oosterweel ...	—	—	—	—	—	60	30	15	Oosterweel

(2) Model 300. Oriëntatieproeven in verband met de stormvloedkering te Oosterweel. Rapport september 1968.

(3) Model 252-8. Verslag over enkele tijberekeningen in verband met de stormvloedkering op de Schelde te Oosterweel. Rapport september 1969.

(4) Model 252-9. Stormvloedkering te Oosterweel. Snelheidsmetingen. Rapport maart 1971.

Model 252-10, *idem*. Krachtmetingen. Rapport 1972.

Model 252-11, *idem*. Drukmetingen op debiterende schuiven. Rapport december 1972.

(5) Model 331. Eerste en tweede interimnota in verband met de studie van de bestrijding van het overstromingsgevaar. Rapporten van 7 september en 22 oktober 1976.

(2) Modèle 300. Etude d'orientation relative au barrage-tempête sur l'Escaut à Oosterweel. Rapport de septembre 1968.

(3) Modèle 252-8. Calculs de marées en relation avec le barrage-tempête sur l'Escaut à Oosterweel. Rapport septembre 1969.

(4) Modèle 252-9. Barrage-tempête à Oosterweel. Mesures de vitesses. Rapport mars 1971.

Modèle 252-10, *idem*. Mesures des efforts. Rapport 1972.

Modèle 252-11, *idem*. Mesures des pressions sur les vannes débitantes. Rapport décembre 1972.

(5) Modèle 331. Premier et second rapport intérimaire concernant l'étude de la lutte contre les inondations. Rapports des 7 septembre et 22 octobre 1976.

— de gemiddelde verhoging van de stormvloedstanden op de Zeeschelde, Rupel, Beneden-Nete en Dijle in functie van de bovendeblen. Dergelijke verhogingen kunnen te Gentbrugge en Lier zowat 1,20 m bedragen en te Mechelen 0,70 m;

— de invloed van een onvolledig gesloten stormvloedkering op het tijverschil opwaarts van de kering in % van het oorspronkelijk tijverschil ten gevolge van de insnoering.

Benaderend kan gezegd dat bij openblijven van 20 % van het doorsroomprofiel het oorspronkelijk tijverschil zich tot 70 % van zijn waarde reduceert.

Een opening van 100 m in een totale stormvloedkering van 500 m breedte te Antwerpen die om een of ander reden niet sluit zou bij de kering een verval veroorzaken van 30 % van het tijverschil.

5. Naast de studies op model zijn ook organische berekeningen van hefschuiven met portalen gebeurd in verschillende onderstellingen volgens de oplossingen T0, T1, B en C van onderstaande tabel; tevens werd een voorontwerp onderzocht volgens oplossing A door de Antwerpse Zeediensten.

— l'augmentation moyenne du niveau des marées-tempête sur l'Escaut maritime, le Rupel, la Nèthe inférieure et la Dyle, en fonction des débits d'amont. Semblables augmentations peuvent atteindre 1,20 m environ à Gentbrugge et à Lierre et 0,70 m à Malines;

— les effets d'une fermeture incomplète d'un barrage-tempête sur l'amplitude de la marée, en amont du barrage, en % de l'amplitude de marée initiale à la suite de la diminution de la section d'écoulement du fleuve.

En première approximation, on peut dire que si la section d'écoulement reste ouverte à 20 %, l'amplitude de la marée primitive est réduite à 70 % de sa valeur.

Une ouverture de 100 m dans un barrage d'une largeur totale de 500 m situé à Anvers, qui ne se fermerait pas pour une raison ou une autre, provoquerait, au droit du barrage, une chute égale à 30 % de l'amplitude de la marée.

5. Outre les études sur modèle réduit, l'on a procédé à des calculs organiques concernant des vannes levantes à portiques et ce, dans diverses hypothèses et suivant les solutions T0, T1, B et C figurant au tableau ci-dessous; d'autre part, les services maritimes d'Anvers ont examiné un avant-projet basé sur la solution A.

Ontwerp — Projet	Nuttige doorvaartbreedte — Largeur utile de la passe de navigation (m)	Breedte andere openingen — Largeur des autres pertuis (m)	Vloerpeilkering — Cote du radier du barrage (m)	Kruinpeil gesloten schuif — Cote de crête de la vanne en position fermée (m)	Vrije hoogte — Hauteur libre (m)	Max. verval bij schuif — Chute max. au droit de la vanne (m)
T0	2 × 125,00	3 × 35,00	- 10,00	+ 8,00	55,00	3,00
T1	2 × 132,50	3 × 35,00	- 10,00	+ 8,00	55,00	3,00
B	Zoals T0 doch de totale schuifhoogte van 18,00 m is verdeeld in twee delen waarvan het ene 6,00 m hoogte heeft. Er is een regelbare spleet van 0 à 4,00 m. — Semblable à T0, mais la hauteur totale de la vanne (18,00 m) a été divisée en 2 parties, dont la 1 ^{re} atteint 6,00 m de hauteur. On prévoit une fente réglable de 0 à 4,00 m.					
C	2 × 60,00		- 10,00	+ 10,00	55,00	4,00
A	1 × 65,00 (1)		- 12,00		onbeperkt - illimité	
	2 × 50,00		2 × (- 10,00)		2 × 11,00	7,00

(1) Roldeur

Voor de oplossingen T0, T1, B en C heeft het Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica (B.E.E.) de berekeningen en een voorontwerp gemaakt betreffende de bewegingsmechanismen, de geleiding en de vergrendelingen bevonden dat de oplossingen elektromechanisch haalbaar zijn.

De studies in het Waterbouwkundig Laboratorium hebben toegelaten de moeilijke punten in de bouw van een stormvloedkering te Oosterweel te leren kennen en te ondervinden dat sommige bestaande weerstands- en stabiliteitscriteria ver buiten de huidige gebruikte grenzen moeten worden geëxtrapoleerd.

Sommige bouwmoelijkheden zijn tot nu toe onopgelost gebleven, terwijl het bouwkundig gedeelte en in het bijzonder het funderingsprobleem nog niet is onderzocht.

Ook andere oplossingen dan hefschuiven moeten worden bekeken.

Recent, in 1976, is uit besprekingen met het Bestuur van het Loodswezen en met de Stad Antwerpen gebleken dat een stormvloedkering te Oosterweel (ook tijdens de uitvoering) een doorvaartbreedte van minstens 100,00 m moet hebben, een vloerpeil van - 12,00 m NKD en een kruinpeil bestand om zonder overstroming de stormvloedstanden met overschrijdingsfrequentie 0,01 per eeuw te keren (zijnde het peil + 9,00 NKD te Antwerpen).

Daar de stabiliteit van de kering vooral beïnvloed wordt door het verval in gesloten stand, lijken deze nieuwe eisen niet ongunstiger dan degene waarmee vroeger is gerekend, behalve voor de oplossingen C en A met te kleine doorvaartbreedte.

Wegens de verschillende mogelijke oplossingen, de omvang van de nog uit te voeren studies, het zeer gespecialiseerde karakter van het probleem, de financiële gevolgen van de optie en de dringendheid om inzake de mogelijkheid van het al dan niet bouwen van de stormvloedkering te Oosterweel tot een beslissing te komen, ware de beste oplossing het uitschrijven van een internationale ideeënwedstrijd met daarna op basis van de verkregen antwoorden het toekennen van

(1) Porte roulante

Pour les solutions T0, T1, B et C, l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique (A.E.E.) a effectué les calculs et dressé un avant-projet en ce qui concerne les mécanismes de manœuvre, le guidage et le verrouillage; elle a conclu que, du point de vue électromécanique, ces solutions sont réalisables.

Les études auxquelles il fut procédé au Laboratoire de Recherches hydrauliques ont permis de déceler les points difficiles que comporte la construction d'un barrage-tempête à Oosterweel et de constater que certains critères actuels de résistance et de stabilité doivent être extrapolés bien au-delà des normes qui sont actuellement en vigueur.

Certaines difficultés de construction sont restées sans solution; par ailleurs, la partie génie civil — et notamment le problème des fondations — n'a pas encore été mise à l'étude.

D'autres solutions que les vannes levantes doivent aussi être examinées.

Récemment, en 1976, il s'est avéré, au cours d'entretiens avec l'administration du pilotage et la ville d'Anvers que, même en cours d'exécution, la largeur de la passe de navigation d'un barrage-tempête à Oosterweel doit être d'au moins 100 m, la cote du radier - 12,00 m et celle de la crête doit être prévue pour ne pas déverser, lors de marées-tempête dont la fréquence de dépassement est de 0,01 par siècle (ce qui correspond au niveau + 9,00 à Anvers).

La stabilité du barrage dépendant surtout de la chute en position fermée, ces conditions nouvelles ne semblent pas devoir être plus défavorables que celles dont on avait tenu compte auparavant, si ce n'est pour les solutions C et A, qui prévoient une largeur de passe de navigation moindre.

Etant donné les différentes solutions possibles, l'ampleur des études restant à effectuer, le caractère très spécialisé du problème, les conséquences financières de l'option et l'urgente nécessité de prendre une décision quant à la possibilité de construire éventuellement un barrage-tempête à Oosterweel, la meilleure solution serait de faire un concours international d'idées suivi, sur la base des réponses reçues, de l'attribution de l'étude à un bureau d'études sélectionné, de l'éta-

de studie aan een uitgekozen studiebureau, het opmaken van de aanbestedingsstukken en het houden van een openbare aanbesteding of de uitvoering van het kunstwerk binnen een raamovereenkomst.

De omvangrijke afmetingen van een stormvloedkering te Oosterweel en de hinder voor de scheepvaart die door dergelijk kunstwerk kan worden veroorzaakt tijdens en na uitvoering, hebben doen denken aan het oprichten van een of meer kleinere stormvloedkeringen o.a. te Weert, te Niel, te Weert en Niel.

Wegens de kleinere afmetingen t.o.z.v. een kering te Oosterweel moet de realisatie van dergelijke kunstwerken tot de mogelijkheid behoren.

De stormvloedkering worden geschat op 10,8 miljard frank voor Oosterweel, 3,8 miljard frank voor Weert en 3 miljard frank voor Niel op basis van de actuele prijzen van de stuw van Lixhe op de Maas die 1 miljard frank kost voor 1 000 m² overspannen oppervlakte.

Tabel V in bijlage geeft de lijst van de studierapporten door het Bestuur opgemaakt die handelen over stormvloeden en stormvloedkeringen.

VI. Algemeen voorstel voor bescherming van het Zeescheldebekken met financiële programmering in de tijd en uitvoeringsschema

Bovenstaande uiteenzetting laat toe te concluderen :

1. De dijken in de buurt van sommige steden, gebieden en nijverheidsinstellingen die behoren tot de belangrijkste van het Scheldebekken kunnen vanaf en stroomopwaarts Antwerpen niet worden opgehoogd boven 8,00 m tot 8,50 m NKD.

Aan dijkverhoging boven dat peil buiten deze steden, gebieden en nijverheidsinstellingen kan aldus evenmin worden gedacht, vermits dit alleen het risico zou verhogen in de laatstgenoemde gebieden, de meest bewoonde en industriële van het Zeescheldebekken.

De dijkverhoging is aldus te begrenzen tot bovengenoemd peil in het gehele bekken.

Welke hoogte tussen 8,00 m à 8,50 m NKD moet worden gekozen hangt af van de in te voeren overhoogte tegen de maatgevende stormvloedstand op de plaats in kwestie, met inachtneming van de hoogwaterstijging in de tijd, de goloploop, etc.

2. Bovenvermelde dijkruinhoogten beschermen tegen een stormvloedstand van + 7,50 m NKD die een overschrijdingskans heeft van ongeveer 3 per eeuw.

Dergelijke overschrijdingskans is te hoog om als optimaal veilig te worden aangezien.

De optimale veiligheid in het Zeescheldebekken is dus niet door de begrensd dijkverhoging te bekomen.

Bijkomende middelen moeten worden ingezet : gecontroleerde overstromingsgebieden en een stormvloedkering.

3. Daar het inrichten van onder controle gehouden overstromingsgebieden de kleinste uitgave en het minste tijd vergt en tevens bij buitengewone hoge stormvloeden grote rampen kan vermijden is de verwezenlijking daarvan samen met dijkverhoging tot + 8,00 m à 8,50 m NKD en dijkversterking als prioriteit te aanzien.

Stedebouwkundig dienen de geschikte overstromingsgebieden van verdere bebouwing te worden gevrijwaard.

4. Wegens de talrijke variabelen die spelen bij het optreden van stormvloed kunnen overstromingsgebieden zich te vlug vullen en aldus onvoldoende aan hun doel beantwoorden.

Daarom moeten de dijken met kruinhoogte begrensd tot + 8,00 m à 8,50 m NKD in ieder geval tegen overloop van het water worden verstevigd, hetgeen brede dijkkruien en zwakke binnenhellingen vergt.

De belangrijke verbreding van de bestaande dijken die daarvan het gevolg zal zijn, moet door onteigening worden bekomen.

5. De middelen die de stormvloedstanden tot beneden + 8,00 m NKD verlagen zijn onvoldoende om de invloeden van de wassen van het oppervlaktewater op de stormvloedstand weg te werken in de opwaartse tijgebieden (Gent, Mechelen, Lier).

Deze agglomeraties moeten daarom supplementair worden beschermd.

Voor Gent moet de afvoer naar zee van de waswaters worden verbeterd o.m. door verruiming van het kanaal van Schipdonk naar Heist. Tevens moet de stad Gent tegen watersnood behoorlijk worden afgegrensd. Eventueel moeten de Zeescheldebekken afwaarts Gent beneden het peil + 8,00 m NKD worden gehouden.

Voor Lier en Mechelen moeten wachtbekkens op de bovenrivieren worden gebouwd.

blissement des documents d'adjudication et de l'organisation d'une adjudication publique ou de l'exécution de l'ouvrage d'art sur la base d'un contrat cadre.

Les dimensions imposantes d'un barrage-tempête à Oosterweel et les entraves que peut provoquer un tel ouvrage à la navigation, tant au cours de son exécution que par la suite, ont fait songer à l'édification d'un ou de plusieurs barrages-tempête plus petits à Weert, à Niel ou à Weert et à Niel, entre autres.

Du fait de leurs dimensions moindres par rapport à un barrage pour Oosterweel, 3,8 milliards de francs pour Weert et 3 milliards du possible.

Le coût des barrages-tempête est estimé à 10,8 milliards de francs pour Oosterweel, 3,8 milliards de francs pour Weert et 3 milliards de francs pour Niel, sur la base des prix actuels du barrage de Lixhe sur la Meuse, dont le coût s'élève à 1 milliard de francs pour 1 000 m² de section portante.

Le tableau IV ci-annexé donne la liste des rapports des études de l'Administration traitant de tempêtes et de barrages-tempêtes.

VI Proposition globale pour la protection du bassin de l'Escaut maritime, avec programme de financement et calendrier d'exécution

De ce qui précède, on peut conclure que :

1. Les digues qui sont situées aux abords de certaines villes, de certaines zones et de certains établissements industriels comptant parmi les plus importants du bassin de l'Escaut ne peuvent être exhaussées au-delà de 8,00 à 8,50 m NKD à Anvers et en amont d'Anvers.

L'on ne peut donc pas non plus songer à exhausser les digues au-delà de ces cotes en dehors des villes, des zones et des établissements industriels précités, puisque cela ne ferait qu'accroître le risque sur ces dernières portions de territoire, qui sont les plus peuplées et les plus industrialisées de l'Escaut maritime.

De là découle l'obligation de limiter l'exhaussement des digues aux cotes susmentionnées sur toute l'étendue du bassin.

Le choix de la cote adéquate entre 8,00 m et 8,50 m dépend de la surhauteur indispensable pour faire face au niveau de marée-tempête à prendre comme base à l'endroit en question, compte tenu de l'augmentation du niveau des marées hautes au cours du temps, des vagues, etc.

2. Les cotes de crêtes des digues susmentionnées protègent contre une marée-tempête de + 7,50 m, niveau qui présente un risque de dépassement estimé approximativement à 3 fois par siècle.

Un tel risque de dépassement est trop élevé pour être considéré comme une sécurité optimale.

Dans le bassin de l'Escaut maritime, la sécurité optimale ne peut donc être obtenue par l'exhaussement limité des digues.

Des moyens subsidiaires doivent être mis en œuvre, à savoir des bassins d'inondation contrôlée et un barrage contre les marées-tempête.

3. Puisque l'aménagement de bassins d'inondation contrôlée est le moyen qui entraîne la moindre dépense et demande le moins de temps, en permettant au surplus d'éviter de grandes catastrophes en cas de marées-tempête exceptionnelles, sa réalisation, conjuguée avec la consolidation et l'exhaussement des digues jusqu'à la cote + 8,00 m à 8,50 m NKD, doit être considérée comme prioritaire.

Sur le plan de l'urbanisme, il conviendra de préserver les bassins d'inondation de toute nouvelle construction.

4. Du fait des nombreuses variables qui sont en jeu lorsque survient une marée-tempête, il peut arriver que les bassins d'inondation se remplissent trop rapidement et ne répondent, dès lors, qu'imparfaitement à leur but.

C'est pourquoi il s'impose de toute façon de consolider les digues ayant un niveau de crête limité à + 8,00 m à 8,50 m NKD contre le débordement des eaux, ce qui exige des digues ayant une forte largeur en crête et des talus intérieurs à pente faible.

L'élargissement considérable des digues existantes qui s'ensuivra nécessitera des expropriations.

5. Les moyens pour faire décroître les cotes des marées-tempête en dessous du niveau de + 8,00 m sont insuffisants pour annuler les effets des crues d'amont sur le niveau de la marée-tempête, dans la partie amont du domaine maritime (Gand, Malines, Lierre).

Ces agglomérations doivent donc bénéficier d'une protection supplémentaire.

Pour Gand, l'évacuation des eaux de crue vers la mer devra être améliorée, notamment par l'élargissement du canal de Schipdonk à Heist. En outre, la ville de Gand doit être dûment mise à l'abri des inondations. Le cas échéant, les digues de l'Escaut maritime devront, en aval de Gand, être maintenues en dessous du niveau + 8,00 m.

Pour Lierre et Malines, la construction de bassins d'attente sur les cours d'eau supérieurs s'impose.

6. Dijken met kruinhoogten begrensd tot 8,00 m à 8,50 m NKD, met passende versterking tegen overloop en onder controle gehouden overstromingsgebieden in een uitgestrekt bekken als dit van de Zeeschelde en tijrivieren met 481 km lengte aan bandijken en een nog grotere lengte aan binnendijken, zullen steeds zwakke punten omvatten wegens inklinkende bodem, voortgaande middenzeestandsrijzing en nog supplementair daarop hoogwaterstijging, oeveraantasting, etc.

Het belangrijk industrieel gebied Hemiksem-Antwerpen is daarenboven door de in te richten overstromingsgebieden onvoldoende beschermd.

Een optimale veiligheid tegen een buitengewone stormvloedstand met 1 op 40 overschrijdingskans per eeuw volgens de norm die geldt voor de Westerschelde kan dan ook slechts worden verwezenlijkt door een stormvloedkering.

De enige die daarbij het gehele Zeescheldbekken zou beveiligen, moet liggen te Oosterweel.

Wegens de verschillende mogelijke oplossingen, de omvang van de nog uit te voeren studies, het zeer gespecialiseerde karakter van het probleem, de financiële gevolgen van de keuze en de dringendheid om inzake de mogelijkheid van het al dan niet bouwen van de stormvloedkering te Oosterweel tot een beslissing te komen, is de beste procedure het uitschrijven van een internationale ideeënwedstrijd met daarna op basis van de verkregen antwoorden het toekennen van de studie aan een uitgekozen studiebureau, het opmaken van de aanbestedingsstukken en het houden van de aanbesteding der werken of de uitvoering van het kunstwerk binnen een raamovereenkomst.

Dergelijke stormvloedkering maakt de dijkophoging tot + 8,00 m à 8,50 m NKD niet overbodig en evenmin de onder controle gehouden overstromingsbekkens, wachtbekkens en werken te Gent.

Het is immers steeds mogelijk dat een stormvloedkering wegens menselijke of mechanische tekorten, aanvaring, enz. op het gepaste ogenblik niet of slechts gedeeltelijk functionneert.

De dijken en bijhorende middelen moeten dan opnieuw hun rol spelen. Kortom, een stormvloedkering te Oosterweel wordt de primaire en de bestaande verhoogde en versterkte dijken de secundaire hoogwaterkering ter bescherming tegen stormvloeden in het Zeescheldbekken.

7. Daar over de mogelijkheid van verwezenlijking van een stormvloedkering te Oosterweel nog geen volstrekte zekerheid bestaat in de huidige stand van de studie is het nodig dat het bestuur tezelfdertijd de studie zou aanvangen van een eenvoudige oplossing nl. een stormvloedkering te Niel op de Rupel.

Dergelijk kunstwerk schenkt weliswaar geen optimale veiligheid voor het ganse Scheldbekken, doch zou de veiligheid kunnen verzekeren van het belangrijke Rupelbekken zonder de stormvloedhoogwaters in het overige deel van de Zeeschelde te veel op te stuwten.

De stormvloedkering te Niel zou onmiddellijk worden opgericht indien die te Oosterweel onmogelijk blijkt.

8. Daar de uitvoering van het optimale programma noodzakelijkerwijze een groot aantal jaren zal duren en breuken en stroomgatvorming in dijken en overstroming van uitgestrekte gebieden niet zijn uitgesloten in deze periode is het nodig ook de bestaande binnendijken in het gans Zeescheldbekken aan te passen en aan te vullen om de grote overstroombare gebieden in kleinere op te delen en de agglomeraties beter te beschermen.

9. De tabel VI (in bijlage) geeft de financiële en tezelfdertijd de schematische uitvoeringsprogrammatie in de tijd.

Januari 1977.

6. Des digues d'une hauteur en crête limitée à 8,00 m à 8,50 m, consolidées adéquatement pour résister aux débordements et assorties de bassins d'inondation contrôlée, dans un bassin aussi étendu que celui de l'Escaut maritime et de rivières soumises à marée, bordées de digues capitales sur une longueur de 481 km et de digues secondaires sur une plus grande longueur encore, comporteront toujours des points faibles par suite du tassement du sol, du relèvement progressif du niveau moyen de la mer auquel vient encore s'ajouter l'augmentation du niveau des marées hautes à cause de l'érosion des rives, etc.

En outre, les bassins d'inondation à aménager ne suffiront pas à protéger efficacement l'important zoning industriel d'Hemiksem-Anvers.

Une sécurité optimale face à une marée-tempête exceptionnelle, correspondant, par siècle, à un risque de débordement de 1 sur 40 selon la norme appliquée pour l'Escaut occidental, ne peut donc y être obtenue que par la construction d'un barrage-tempête.

Pour assurer la sécurité de l'ensemble du bassin de l'Escaut maritime, ce barrage devrait obligatoirement être situé à Oosterweel.

Eu égard aux différentes solutions possibles, à l'ampleur des études restant à effectuer, au caractère très spécialisé du problème, aux conséquences financières de l'option ainsi qu'à l'urgence nécessitant de prendre une décision quant à la possibilité de construire éventuellement un barrage-tempête à Oosterweel, la procédure la meilleure consisterait dans le lancement d'un concours international d'idées suivi, sur la base des réponses reçues, de l'attribution de l'étude à un bureau d'études sélectionné, de l'établissement des documents d'adjudication et de la mise en adjudication des travaux ou de l'exécution de l'ouvrage d'art sur la base d'un contrat-cadre.

La construction de semblable barrage-tempête ne rend pas pour autant l'exhaussement des digues jusqu'au niveau + 8,00 m à 8,50 m superflu, comme non plus, d'ailleurs, les bassins d'inondation contrôlée, les bassins d'attente et les travaux à exécuter à Gand.

Il est toujours possible en effet qu'au moment critique, le barrage-tempête, par suite d'une défaillance humaine, d'une panne mécanique, d'une collision, ne fonctionne pas ou ne fonctionne que partiellement.

A ce moment, les digues et les moyens subsidiaires doivent de nouveau jouer leur rôle. Bref, pour la protection contre les marées-tempêtes dans le bassin de l'Escaut maritime, un barrage-tempête à Oosterweel constituerait l'ouvrage de retenue primaire, et les digues existantes, exhausées et consolidées, l'ouvrage de retenue secondaire.

7. Comme il n'existe pas encore de certitude absolue, au stade actuel de l'étude, au sujet de la possibilité de réaliser un barrage-tempête à Oosterweel, il faut que l'administration entame simultanément l'étude d'une solution simple, à savoir un barrage-tempête à Niel, sur le Rupel.

Un tel ouvrage n'offre pas, il est vrai, une sécurité optimale pour l'ensemble du bassin de l'Escaut, mais il pourrait assurer la sécurité de l'important bassin du Rupel sans provoquer un relèvement excessif des niveaux des marées-tempête dans la partie restante du bassin de l'Escaut.

Le barrage-tempête de Niel serait édifié immédiatement, s'il s'avérait impossible de réaliser celui d'Oosterweel.

8. Etant donné que l'exécution du programme optimal prendra nécessairement un grand nombre d'années et que des ruptures de digues accompagnées d'inondations de vastes territoires ne sont pas à exclure durant cette période, il est également nécessaire d'adapter et de compléter les digues de sécurité existantes dans l'ensemble du bassin de l'Escaut maritime, afin de compartimenter les grandes zones inondables en de plus petites et de mieux protéger les agglomérations.

9. L'on trouvera, au tableau X (ci-annexé), le programme de financement ainsi que le calendrier d'exécution des travaux.

Janvier 1977.

190/1

Voir
zie

Plan

3 DELEN
PIECES.

190/2

190/3

190/4.

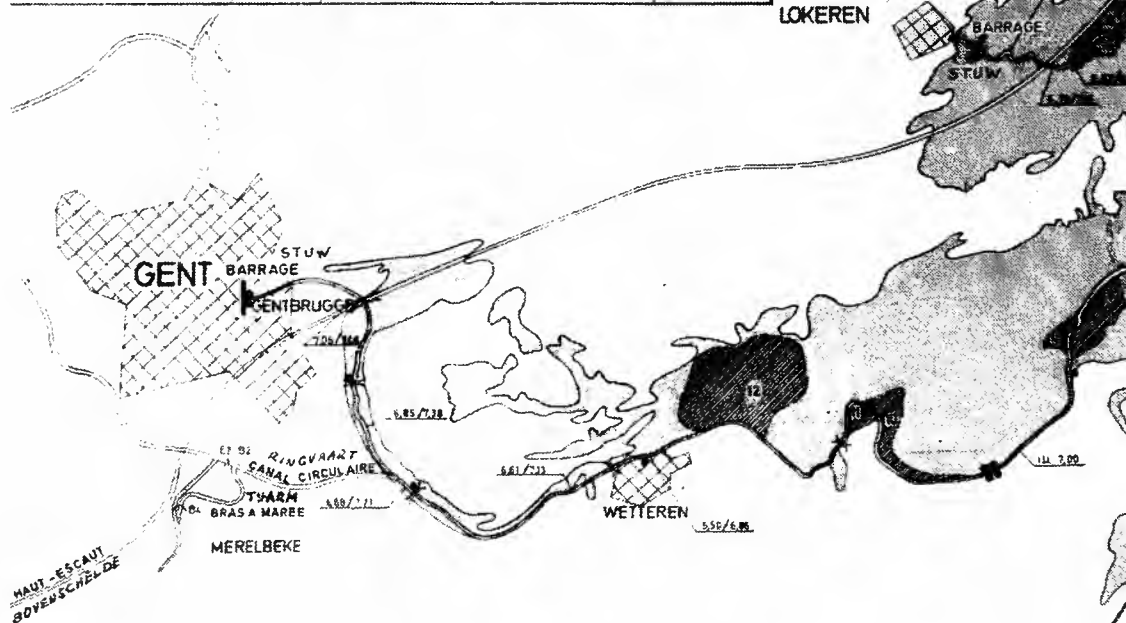
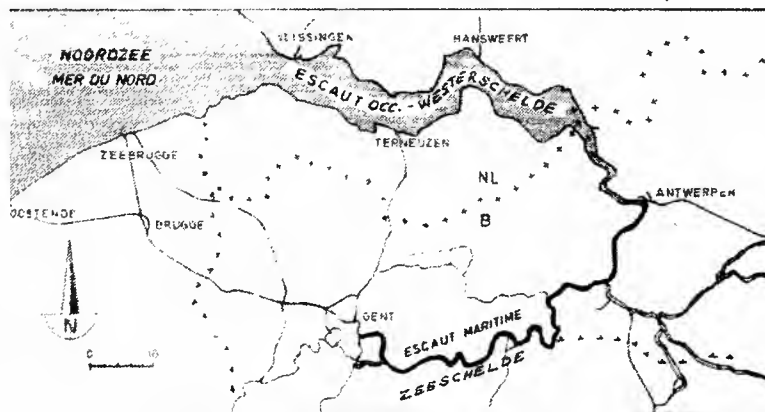
BESTRIJDEN VAN OVERSTROMINGEN IN HET ZEESCHELDEBEKKEN

LUTTE CONTRE LES INONDATIONS DANS LE BASSIN DE L'ESCAUT MARITIME

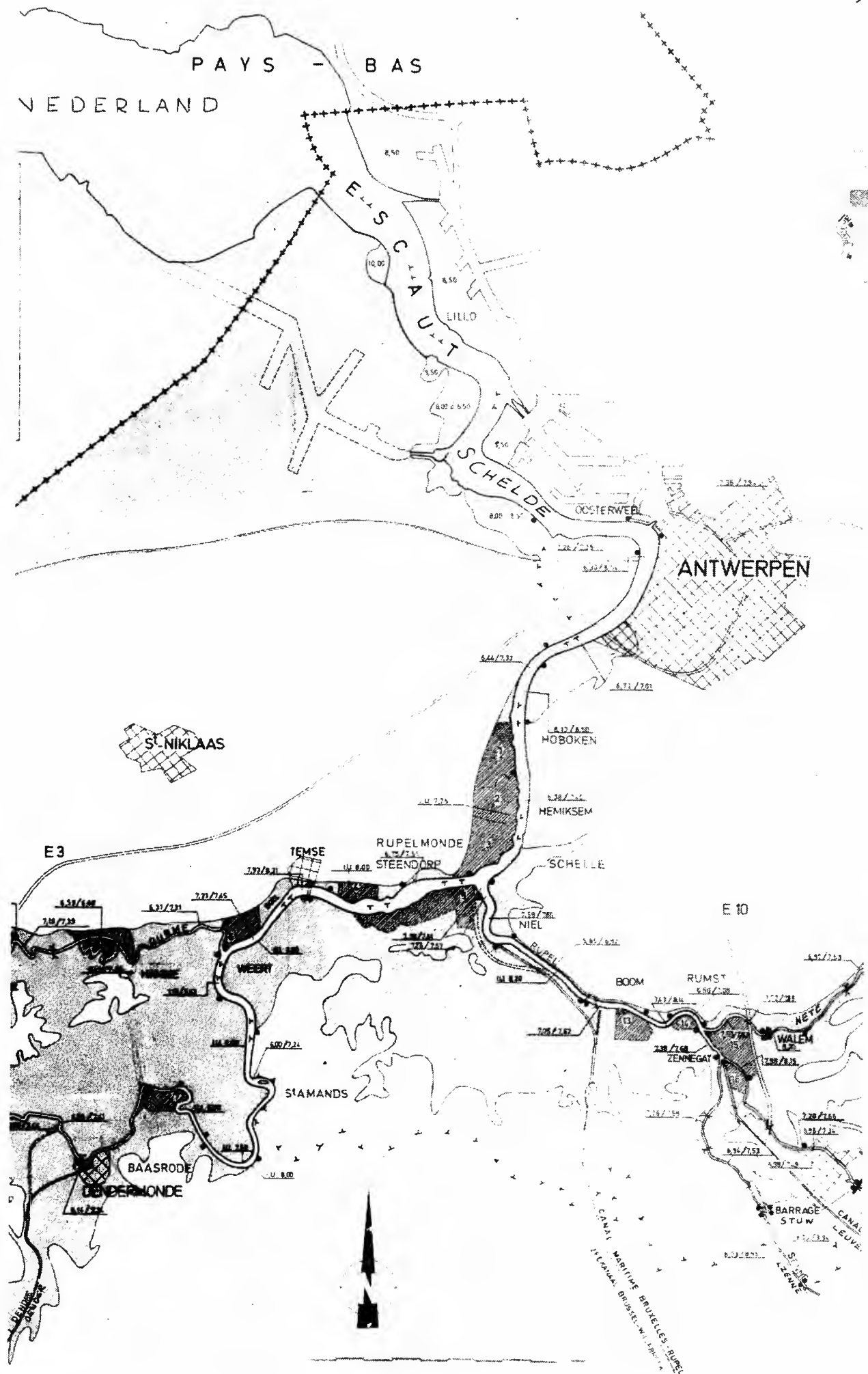
SAMENVATTEND OVERZICHT DER DIJKHOOGTEN PLAN D'ENSEMBLE DES HAUTEURS DES DIGUES

(SITUATIE SEPTEMBER 1976)
(SITUATION SEPTEMBRE 1976)

TE RESESERVEREN POLDERS ALS OVERSTROMINGSGERIED	OPPERVLAKTE
1) POLDER VAN NIEUWEGE	176 ha
2) POLDER VAN BAZEL	195 ha
3) POLDER VAN ROELMANSDE	216 ha
4) POLDER VAN SCHALFSTROEK	67 ha
5) POLDER VAN DE POLDER	294 ha
6) POLDER VAN DE POLDER	85 ha
7) POLDER VAN DE POLDER	91 ha
8) POLDER VAN DE POLDER	118 ha
9) POLDER VAN DE POLDER	33 ha
10) POLDER VAN DE POLDER	126 ha
11) POLDER VAN DE POLDER	52 ha
12) POLDER VAN DE POLDER	548 ha
13) POLDER VAN DE POLDER	113 ha
14) POLDER VAN DE POLDER	39 ha
15) POLDER VAN DE POLDER	198 ha
16) POLDER VAN DE POLDER	60 ha
17) POLDER VAN DE POLDER	50 ha
18) POLDER VAN DE POLDER	75 ha
19) POLDER VAN DE POLDER	38 ha
20) POLDER VAN DE POLDER	51 ha



2



K

190/4.

LEGENDE

Gebieden lager gelegen dan + 5.00 m
Régions situées plus bas que + 5.00 m

Aan te leggen onder controle te houden overstromingsgebieden
Zones d'inondation à aménager et à contrôler



Wachtbekken
Bassin d'attente



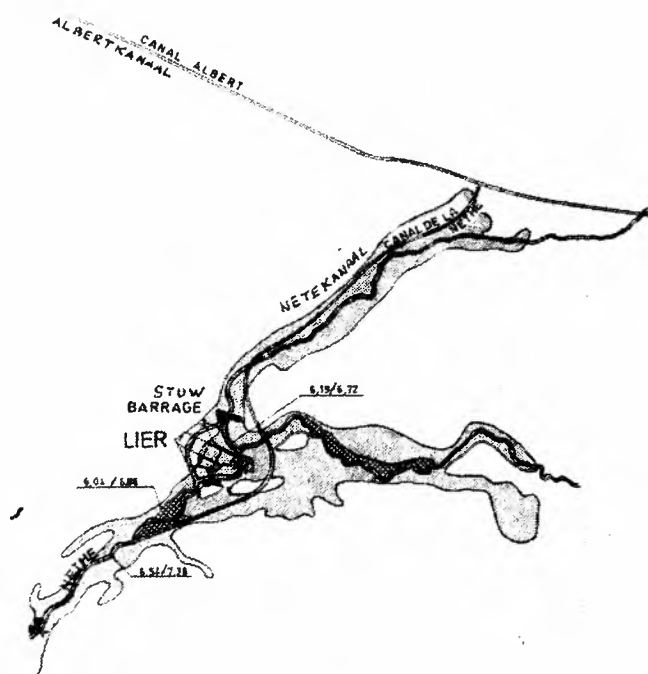
Respectievelijk minimum en gemiddelde hoogte van de dijk
in het aangeduide dijkvak
Hauteurs minimum et moyenne de la digue dans la section indiquée



Nieuwe dijkcota in uitvoering
Nouvelle cote de digue en cours de réalisation

HOOGTEMETING VAN DE DIJKCOTA'S AANGESLOTEN AAN DE T.A.W.
NIVELLEMENT DES COTES DES DIGUES RATTACHE AU D.N.G.

Opgemaakt door de Antwerpse Zeediensten met behulp van opmetingen
en gegevens verstrekt door de Dienst voor Topografie en Fotogrammetrie
Dressé par les Services Maritimes d'Anvers sur la base de levés
et de données fournis par le Service de Topographie et de Photogrammétrie



MECHELEN

DE LOUWAIN
VSE VAART

POLDERS A RESERVER EN TANT QUE ZONES D'INONDATION	SUPERFICIE
1) POLDER VAN KRUISEKE	176 ha
2) POLDER VAN BAZEL	195 ha
3) POLDER VAN RUPELMONDE	216 ha
4) POLDER VAN SCHALSELBROEK	87 ha
5) INGENEBROEKPOLDER TOT RUYPENBROEKPOLDER	294 ha
6) TIELRODEBROEK	95 ha
7) POLDER VAN VLASSENBOEK	91 ha
8) SINT DOLFPOLDER	116 ha
9) SCHELDEBROEK	33 ha
10) PAARDEWEIDE WICHELEN	126 ha
11) BERGENMEERSEN	54 ha
12) KALKEN-WETTEREN	528 ha
13) POLDER VAN WILDEBROEK	113 ha
14) ROVENZANDE	39 ha
15) BATTENBROEK	196 ha
16) BATTEL	60 ha
17) RESTAANDE POTPOLDER DURME	50 ha
18) RESTAANDE POTPOLDER DURME	75 ha
19) POTPOLDER S DURME	38 ha
20) WEYMEERBROEK	51 ha

BIJLAGE 12 (Bijvoegsel II)

Werken in frank aan dijkherstelling, -verhoging en -versterking
tussen 1 februari 1953 en einde 1976

ANNEXE 12 (Complément II)

Montant en francs des travaux de réparation, d'exhaussement
et de consolidation de digues exécutés entre le 1^{er} février 1953 et fin 1976

	Zeeschelde — Escaut maritime	Durme	Moervaart	Rupel	Vliet	Dijle — Dyle	Beneden Nete — Nèthe inférieure	Grote Nete — Grande Nèthe	Kleine Nete — Petite Nèthe	Zenne — Senne	Demer — Démer	Kanaal Leuven-Dijle — Canal Louvain-Dyle	Totaal — Total
1953 (1)	512 439 273	9 953 006	—	61 458 372	—	4 959 330	3 894 323	—	—	3 773 314	—	—	596 477 618
1954	9 697 272	3 054 528	—	60 107 409	2 111 641	9 382 446	442 538	—	—	4 462 055	—	—	89 257 889
1955	4 793 114	—	—	—	—	—	195 079	—	—	1 804 372	—	—	6 572 565
1956	1 793 424	771 629	—	—	—	1 534 458	—	2 933 788	—	—	—	—	7 033 299
1957	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1958	—	670 340	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	670 340
1959	2 590 078	1 955 366	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 545 444
1960	10 471 887	234 294	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 706 181
1961	1 019 576	393 299	—	—	—	238 394	9 847 599	—	661 649	—	—	—	12 160 517
1962	19 678 517	13 096 098	—	—	—	—	85 649 218	—	408 347	—	—	—	118 832 180
1963	52 822 615	3 191 242	—	—	—	—	—	—	271 334	—	—	—	56 285 191
1964	15 583 241	655 227	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 238 468
1965	1 369 073	7 941 954	—	—	—	4 054 923	11 492 904	—	—	2 617 563	—	—	27 476 417
1966	7 627 974	24 149 502	—	—	—	155 206 730	12 085 184	—	—	3 546 703	—	—	269 616 093
1967	39 367 853	47 916 721	312 072	4 987 993	387 583	8 197 194	—	—	—	158 618	—	—	101 328 034
1968	74 645 373	3 912 230	—	1 461 162	—	12 220 395	214 726 398	—	—	—	—	—	306 965 558
1969	103 410 765	18 255 279	4 804 000	2 011 970	—	20 650 184	9 722 891	—	—	—	—	—	158 855 089
1970	52 027 084	1 692 601	—	—	—	—	22 973 520	—	—	—	—	—	76 693 205
1971	35 793 701	3 400 552	—	11 858 152	—	17 918 967	3 473 960	—	—	—	—	—	72 445 332
1972	57 439 235	8 783 051	2 055 930	—	—	8 997 687	1 064 559	—	632 850	—	2 499 577	—	81 472 889
1973	16 003 103	49 530 622	—	527 776	—	15 119 224	3 890 244	—	1 086 569	936 569	23 134 339	19 695 266	129 923 712
1974	170 655 035	—	—	1 947 279	1 651 480	—	15 579 002	2 202 523	1 574 131	—	28 049 343	17 198 392	238 857 185
1975	207 622 694	46 165 413	—	5 676 524	2 431 791	6 869 183	10 751 188	4 605 373	4 320 512	6 512 253	8 821 836	49 220 237	352 997 004
1976 (1)	331 943 991	81 725 591	—	18 477 165	111 080 918	250 819 250	39 397 846	—	6 349 498	25 432 527	—	—	865 126 786
1976 (2)	90 487 690	—	—	—	—	—	12 459 060	—	47 066 656	—	—	—	150 013 406
	1 886 062 568	327 448 545	7 172 002	168 513 802	117 663 413	516 068 365	457 645 513	9 741 684	62 371 546	49 243 974	62 505 095	86 113 895	3 750 550 402

(1) Herstel van schade buitengewone stormvloed.
(2) Voortzetting van het programma.

(1) Réparation des dégâts provoqués par des marées tempêtes exceptionnelles.
(2) Continuation du programme.

BIJLAGE 12 (Bijvoegsel III)

*Herstellen van schade veroorzaakt door de storm
van 3 januari 1976*

ZEESCHELDE — Vanaf Gentbrugge tot Nederlandse grens — dichtten van bressen en herstellen van oevers en dijken F	331 943 991
BENEDEN NETE — Dichten van bressen en herstellen van oevers en dijken	39 397 846
KLEINE NETE EN NETEAFLEIDING — Dichten van bressen en herstellen van oevers en dijken	6 349 498
DURME — Dichten bressen en herstellen van oevers en dijken	81 725 591
RUPEL — Herstellen schade en verhogen dijk L.O. vanaf de spoorbrug en de monding van het Zee-kanaal	18 477 165
BOVEN DIJLE — Herstellen schade over de ganse lengte en verhogen dijk tussen de Lakenmakersstraat en de nieuwe stuw	42 909 344
BENEDEN DIJLE — Dichten der bres te Walem, verhogen en versterken dijk R.O. Beneden sluis-Tongske — Steenbestortingen, dichtten kokerbrug 040 en op-ruimen	207 809 906
ZENNE — Dichten van bressen — Verhogen en versterken Zennedijken	25 432 527
VLIET — Afdammen van de Vliet en droogpompen overstromd gebied	108 713 862
Polders en Gemeentebesturen	2 367 056
F	865 126 786

ANNEXE 12 (Complément III)

*Réparations des dégâts causés par la tempête
du 3 janvier 1976*

ESCAUT MARITIME — De Gentbrugge jusqu'à la frontière des Pays-Bas — Fermeture de brèches et réparation de berges et de digues F	331 943 991
NETHE INFÉRIEURE — Fermeture de brèches et réparation de berges et de digues	39 397 846
PETITE NETHE ET DERIVATION DE LA NETHE — Fermeture de brèches et réparation de berges et de digues	6 349 498
DURME — Fermeture de brèches et réparation de berges et de digues	81 725 591
RUPEL — Réparation des dégâts causés et exhaussement de la digue de la R.G. depuis le pont de chemin de fer et l'embouchure du Canal maritime ...	18 477 165
DYLE SUPÉRIEURE — Réparation des dégâts sur toute la longueur et exhaussement de la digue entre la « Lakenmakersstraat » et le nouveau barrage ...	42 909 344
DYLE INFÉRIEURE — Fermeture de la brèche à Walem, exhaussement et consolidation de la digue de la R.D. entre l'écluse dénommée « Benedensluis » et « Tongske » — Enrochements, étanchéisation du pont tubulaire 040 et déblais	207 809 906
SENNE — Fermeture de brèches — Exhaussement et consolidation des digues de la Senne	25 432 527
VLIET — Barrage du Vliet et assèchement de la région inondée	108 713 862
Polders et administrations communales	2 367 056
F	865 126 786

BIJLAGE 12 (Bijvoegsel IV)

Werken aanbesteed in 1976 in verband met het verhogen en versterken der dijken

A. Goedgekeurde aannemingen waarvoor het dienstbevel is afgeleverd :

ZEESCHELDE :

Verhogen en herprofileren van de dijk in de polder van Kruibeke F 3 841 002

Dijkversterkingen te Baasrode :

Lot I Profiel I-XII 5 418 909
 Lot II 1-25 14 900 184
 Profiel 28-59 11 618 465
 Profiel 92-113 5 265 252

Dijkversterkingen op de L. O. tussen de Kleine Wal en Lippenbroek :

Lot I 7 214 855
 Lot II 20 281 693
 Lot III 21 947 330

NETEAFLEIDING :

Versterken en herprofileren van de dijken te Lier ... 47 066 656

BENEDEN NETE :

Bijkomende taludversterking tussen de baanbrug te Walem en de monding 12 459 060
 F 150 010 406

B. Reeds aanbesteede en goedgekeurde aannemingen, waarvoor het dienstbevel nog niet is afgeleverd :

BENEDEN DIJLE :

Vernieuwe sluisdeuren F 11 669 051

DIJLAFLEIDING :

Verhogen oevermuur tussen Katelijnepoortbrug en Liersepoortbrug te Mechelen 6 341 399

ZEESCHELDE :

Dijkversterking te Moerzeke Castel 23 786 977

KLEINE NETE :

Verhogen en versterken van de Bollaakdijk te Emblem 6 746 885
 F 48 544 311

C. Werken aanbesteed doch nog niet goedgekeurd :

RUPEL :

Dijkversterking R. O. tussen de kaai en de baanbrug te Boom 2 248 308

ZEESCHELDE :

Slaan van een damwand op de R. O. te Schellebelle 10 530 077

BENEDEN NETE :

Aanleggen van een nieuwe binnendijk 14 208 219
 Dijkversterkingen L. O. tussen de baanbrug te Walem en oude spoorlijn te St. Kath. Waver ... 8 836 482

F 35 823 086

SAMENVATTING :

A. 150 010 406
 B. 48 544 311
 C. 35 823 086
 F 234 377 803

ANNEXE 12 (Complément IV)

Travaux d'exhaussement et de consolidation de digues adjugés en 1976

A. Marchés approuvés pour lesquels l'ordre de service a été délivré :

ESCAUT MARITIME :

Exhaussement et reprofilage de la digue du polder de Kruibeke F 3 841 002

Consolidations de digues à Baasrode :

Lot I Profiel I-XII 5 418 909
 Lot II 1-25 14 900 184
 Profiel 28-59 11 618 465
 Profiel 92-113 5 265 252

Consolidations de digues sur la R. G. entre « Kleine Wal » et « Lippenbroek » :

Lot I 7 214 855
 Lot II 20 281 693
 Lot III 21 947 330

DERIVATION DE LA NETHE :

Consolidation et reprofilage des digues à Lierre ... 47 066 656

NETHE INFÉRIEURE :

Travaux supplémentaires de consolidation de talus entre le pont-route de Walem et l'embouchure ... 12 459 060
 F 150 010 406

B. Marchés adjugés et approuvés pour lesquels l'ordre de service n'a pas encore été délivré :

DYLE INFÉRIEURE :

Renouvellement de portes d'écluse F 11 669 051

DERIVATION DE LA DYLE :

Rehaussement du mur d'eau entre les ponts de la « Katelijnepoort » et de la « Liersepoort », à Malines 6 341 398

ESCAUT MARITIME :

Consolidation de digues à Moerzeke-Castel 23 786 977

PETITE NETHE :

Exhaussement et consolidation de la digue dénommée « Bollaakdijk », à Emblem 6 746 885
 F 48 544 311

C. Marchés adjugés mais non encore approuvés :

RUPEL :

Consolidation de digues sur la R. D. entre le quai et le pont-route, à Boom F 2 248 308

ESCAUT MARITIME :

Battage d'un rideau de palplanches sur la R. D., à Schellebelle 10 530 077

NETHE INFÉRIEURE :

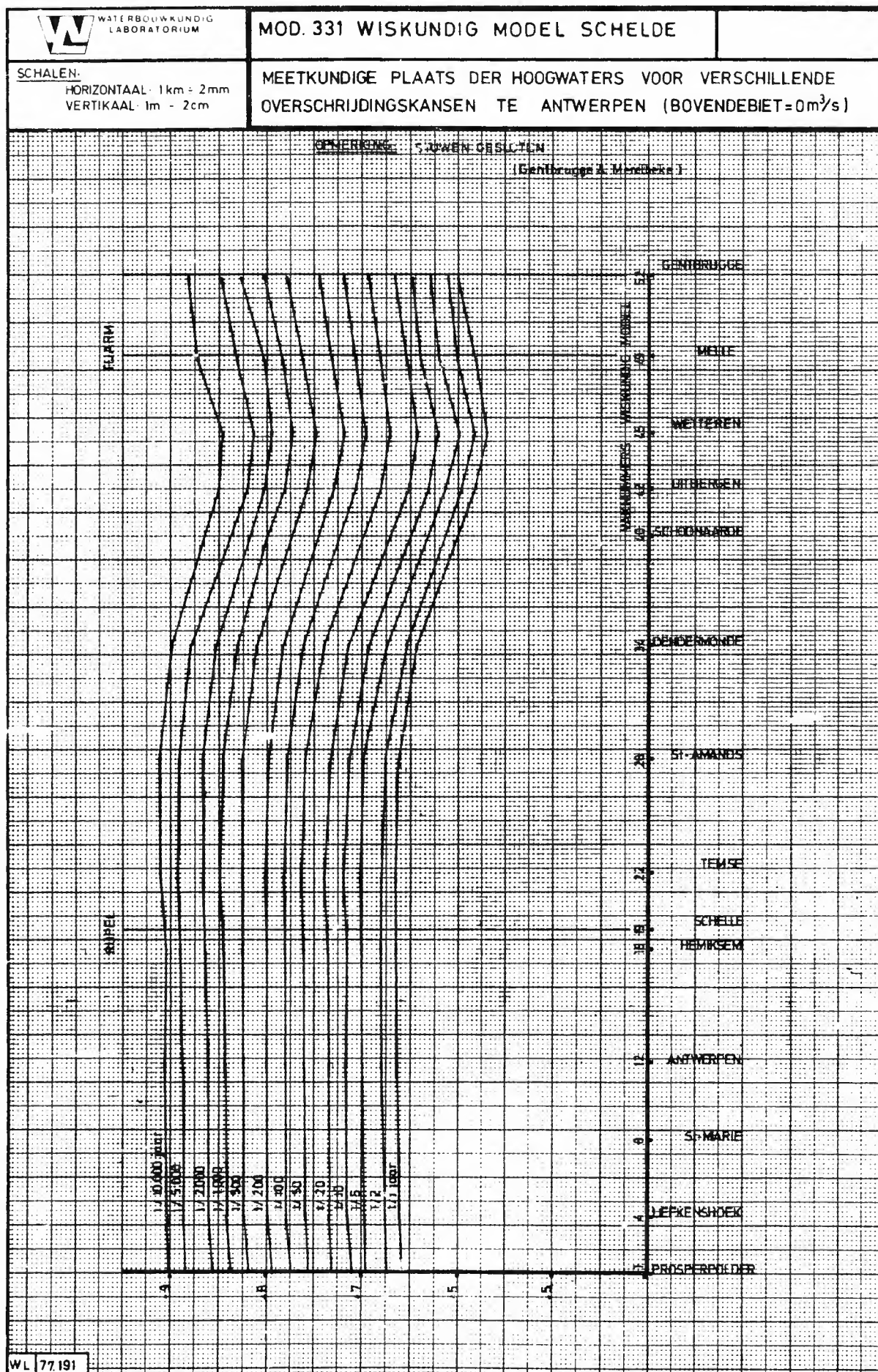
Construction d'une nouvelle digue intérieure ... 14 208 219
 Consolidations de digues sur la R. G., entre le pont-route de Walem et l'ancienne voie ferrée à Sint-Katelijne-Waver 8 836 482

F 35 823 086

RECAPITULATION :

A. 150 010 406
 B. 48 544 311
 C. 35 823 086
 F 234 377 803

BIJLAGE 12 (Bijvoegsel V)

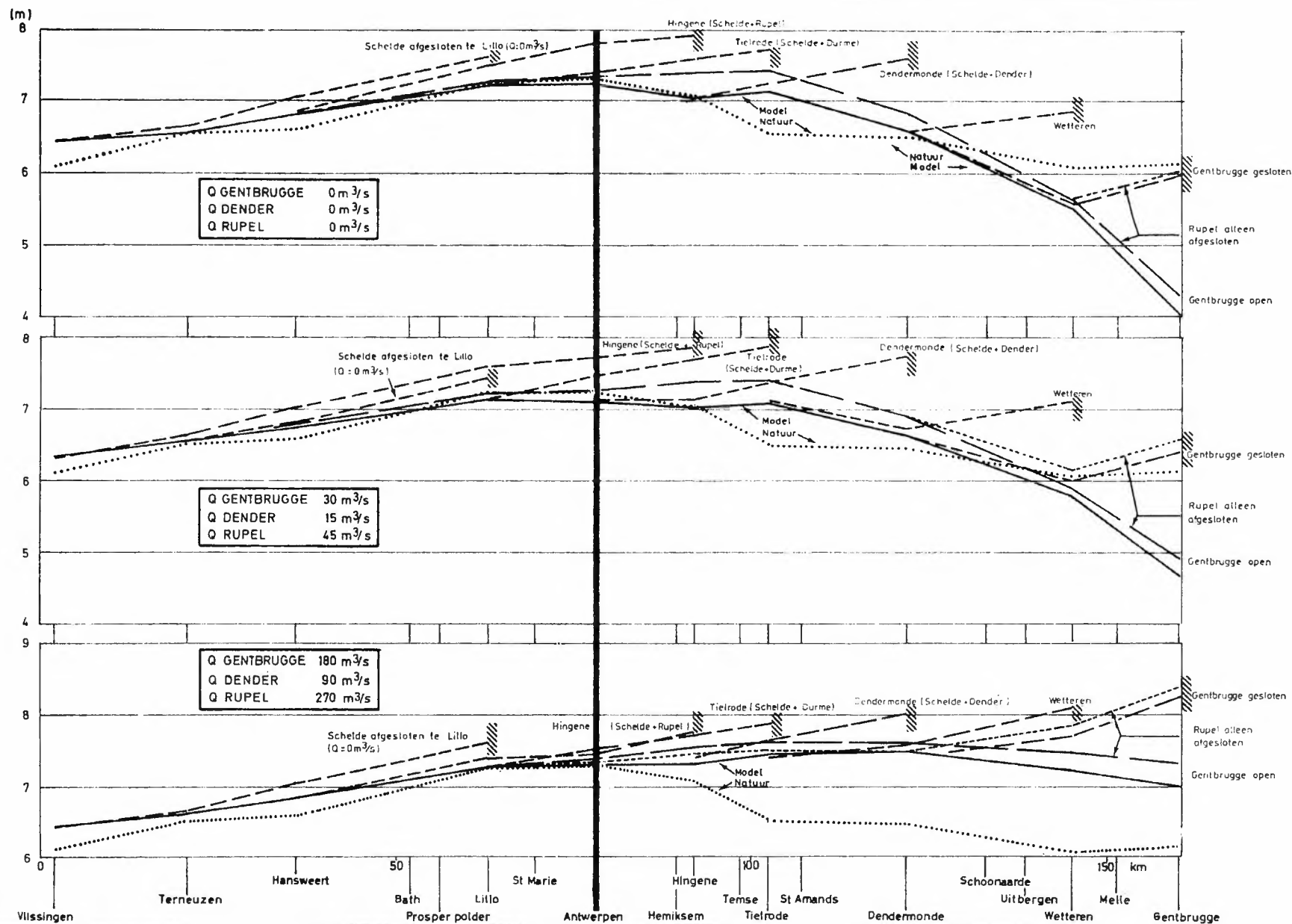




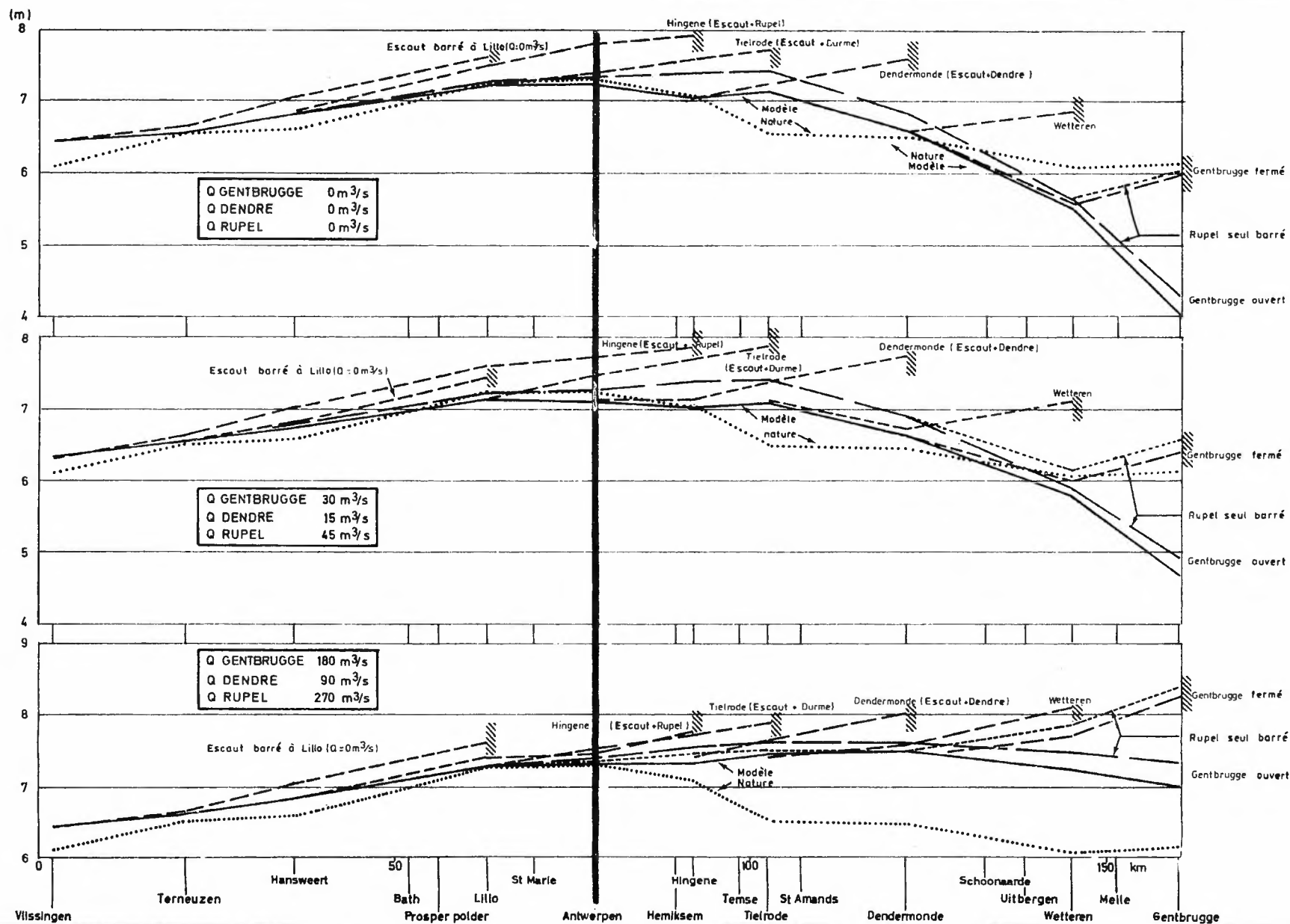
Riviertoestand 1925 - 1930

MOD. 331 WISKUNDIG MODEL SCHELDE

STORMTIJ 23/11/1930 H.W. STANDEN
RESULTATEN PROEVEN MOD. 36



BIJLAGE 12 (Bijvoegsel VI)





(m)

0.8

0.4

0

0.8

0.4

0

0.8

0.4

0

0.4

0

0.4

0

MOD. 252 Modèle mathématique

Etat du fleuve 1955-1960 (en amont de Dendermonde 1947)

M.H. Antwerpen 4.59 m
Marée tempête du 31/1/1953
Marée tempête exceptionn. 1/2/53
M.H. Antwerpen 7.85 m

MOD. 300 Essais d'orientation

Etat du fleuve 1965

Marée tempête du 31/1/1953
Marée tempête exceptionn. 1/2/53
Barrage à Lillo

M.H. à Antwerpen 7.30 m Z.D.G.
Etat du fleuve 1925-1930

Augmentation du niveau de M.H. par barrage Escout à Lillo

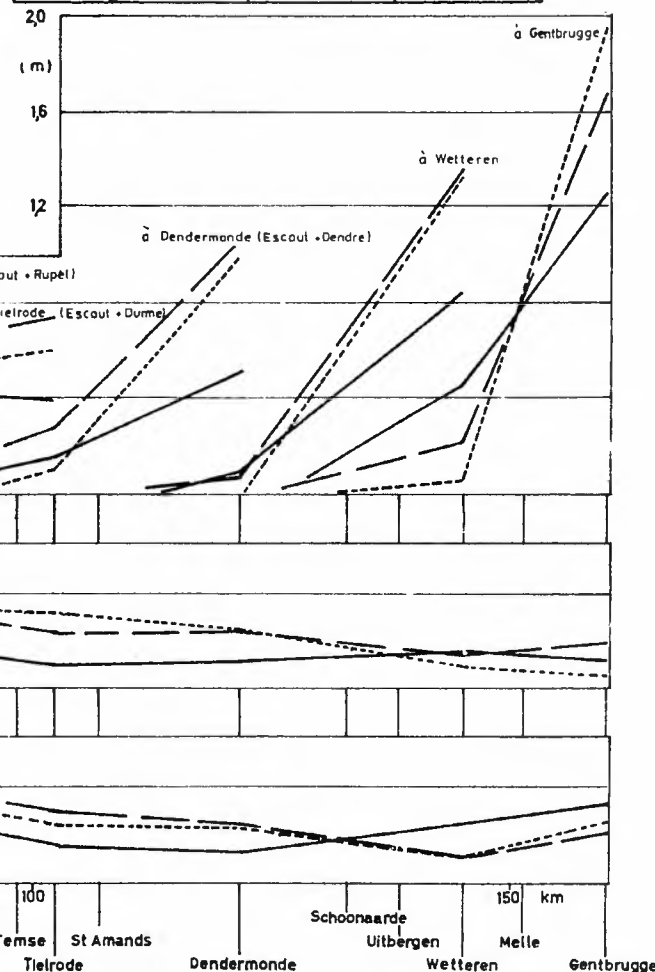
Augmentation du niveau de M.H. par un barrage du Rupel, Gentbrugge ouvert
Etat du fleuve 1925-1930

Augmentation du niveau de M.H. par un barrage du Rupel, Gentbrugge fermé
Etat du fleuve 1925-1930

Fermeture du barrage-tempête au moment de l'étale de jusant précédent

MOD. 36 DEBIT D'AMONT en m³/s

Q Gentbrugge	Q Dendre	Q Rupel
0	0	0
30	15	45
180	90	270



MOD. 36 MAREE TEMPETE 23/11/1970

WL 77193

Vlissingen Terneuzen Hansweert Bath Lillo St Marie Hingene Temse St Amands Dendermonde Schoonaarde Uitbergen Meile Gentbrugge

BIJLAGE 12 (Bijvoegsel VIII)

*Studierapporten over stormvloed
en stormvloedkeringen*

Benaaming	Datum	Model nr.
Stormvloed op de Schelde — Deel 1	dec. 1966	
Stormvloed op de Schelde — Deel 2	dec. 1966	
Stormvloed op de Schelde — Deel 3	dec. 1966	
Stormvloed op de Schelde — Deel 4	dec. 1966	
Berekening van het getij in het Scheldebekken — Stormvloed 1953 — Deel 5	zonder datum	289
Stormvloedkering te Oosterweel	zonder datum (1968)	252
Berekeningsnota betreffende een voorontwerp van stormvloedkering met hefschuiven :		
Hoofdstukken I-II-III	28- 2-1967	252-1
Hoofdstukken IVA t/m IVE	15- 1-1968	252-2
Hoofdstukken IVF t/m IVM	24-10-1968	252-3
Hoofdstukken VA t/m VG	2- 6-1969	252-4
Hoofdstukken VH t/m VJ	24- 9-1969	252-5
Hoofdstukken VK t/m VIIID	25- 9-1970	252-6
Hoofdstukken VIIIE t/m VIIIG	1-12-1970	252-7
Verslag van enkele tijberekeningen in verband met de stormvloedkering op de Schelde te Oosterweel	sept. 1969	252-8
Stormvloedkering te Oosterweel — Snelheidsmetingen op maquette 1/100 ^e	maart 1971	252-9
Stormvloedkering te Oosterweel — Krachtmetingen op maquette 1/100 ^e	zonder datum (1972)	252-10
Stormvloedkering te Oosterweel — Drukmetingen op debiterende schuiftypes	dec. 1972	252-11
Oriëntatieproeven in verband met de stormvloedkering te Oosterweel	sept. 1968	300
Eerste interimnota in verband met de studie van de bestrijding van het overstromingsgevaar	7- 9-1976	331
Tweede interimnota in verband met de studie van de bestrijding van het overstromingsgevaar	22-10-1976	331
De buitengewone stormvloed van 3 januari 1976. Deel 1 : Tekst en tabellen; Deel 2 : Figuren	juni 1976	

ANNEXE 12 (Complément VIII)

*Rapports d'études sur les marées-tempête
et les barrages-tempête*

Objet	Date	Modèle n°
Marées tempête sur l'Escaut — Partie 1	déc. 1966	
Marées tempête sur l'Escaut — Partie 2	déc. 1966	
Marées tempête sur l'Escaut — Partie 3	déc. 1966	
Marées tempête sur l'Escaut — Partie 4	déc. 1966	
Calcul des marées dans le bassin de l'Escaut — Marée tempête 1953 — Partie 5	sans date	289
Barrage tempête à Oosterweel	sans date (1968)	252
Note de calcul concernant un avant-projet de barrage tempête équipé de vannes levantes :		
Chapitres I-II-III	28- 2-1967	252-1
Chapitres IVA à IVE	15- 1-1968	252-2
Chapitres IVF à IVM	24-10-1968	252-3
Chapitres VA à VG	2- 6-1969	252-4
Chapitres VH à VJ	24- 9-1969	252-5
Chapitres VK à VIIID	25- 9-1970	252-6
Chapitres VIIIE à VIIIG	1-12-1970	252-7
Rapport sur quelques calculs de marées en relation avec le barrage tempête sur l'Escaut à Oosterweel	sept. 1969	252-8
Barrage tempête à Oosterweel — Mesure des vitesses sur modèle à l'échelle 1/100 ^e	mars 1971	252-9
Barrage tempête à Oosterweel — Mesure des efforts sur modèle au 1/100 ^e	sans date (1972)	252-10
Barrage tempête à Oosterweel — Mesure des pressions sur types de vannes débitantes	déc. 1972	252-11
Essais d'orientation concernant le barrage tempête à Oosterweel	sept. 1968	331
Première note relative à l'étude de la lutte contre les dangers d'inondation	7- 9-1976	331
Deuxième note provisoire relative à l'étude de la lutte contre les dangers d'inondation	22-10-1976	300
La marée tempête exceptionnelle du 3 janvier 1976 — 1 ^{re} partie : Texte et tableaux; 2 ^{me} partie : Figures	juin 1976	

BIJLAGE 12 (Bijvoegsel IX)

Financiële programmatie in de tijd
(uitgaven in miljarden frank)

ANNEXE 12 (Complément IX)

Programmation financière dans le temps
(dépenses en milliards de francs)

Jaar — Année	Verhoging en versterking dijken met afdamming Durme — Exhaussement et consolidation de digues et barrage de la Durme		Inrichten overstroomingsgebieden en wachtbekkens en werken te Gent — Aménagement de zones d'inondation et de bassins d'attente et travaux à Gand		Inrichten compartimentering — Compartimentage		Stormvloedkering Oosterweel werken — Barrage tempête à Oosterweel travaux	Stormvloedkering Niel (1) werken — Barrage tempête à Niel (1) travaux	Totalen per jaar — Totaux par année	
	Onteig. — Expropr.	Werken — Travaux	Onteig. — Expropr.	Werken — Travaux	Onteig. — Expropr.	Werken — Travaux			Onteig. — Expropr.	Werken — Travaux
1977	—	1	—	—	—	—	ideeën wedstrijd — concours d'idées	ontwerp — projet	—	1
1978	0,2	1	0,09	0,3	0,1	0,1	ontwerp — projet	ontwerp — projet	0,39	1,4
1979	0,3	1	—	0,3	0,1	0,15	aanbested. — adjudication	0,6	0,4	1,45
1980	0,3	1	—	0,75	—	0,15	1	0,6	0,3	2,9
1981	0,3	1	—	—	—	0,15	1,45	0,6	0,3	2,6
1982	0,3	1	—	—	—	0,15	1,45	0,6	0,3	2,6
1983	0,3	1	—	—	—	0,15	1,45	0,6	0,3	2,6
1984	—	1	—	—	—	0,15	1,45	—	—	2,6
1985	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
1986	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
	1,7	8	0,09	1,35	0,2	1,0	10,80	3,0	1,99	21,15
Totalen per deel werk. — Totaux partiels	9,7		1,44		1,2				Algemeen totaal : 23,14 — Total général : 23,14	

(1) Is niet meegerekend in de totale uitgave.

(1) Non compris dans la dépense totale.

BIJLAGE 12 (Bijvoegsel X)

*Beveiliging van het Zeescheldebekken
tegen stormvloeden op de Noordzee*

Verklarende woordenlijst

A

Nihil

B

- bandijk : rivierdijk geschikt om de hoogste waterstand bij een open rivier te keren.
- Beaufort : schaal voor de uitdrukking van de windkracht 1 tot 12.
- bergingscapaciteit : de geschiktheid om in een ruimte op te nemen.
- binnenbeloop (van een dijk) : de helling van het dijktaalud aan de landzijde (in tegenstelling met buitenbeloop aan de rivierzijde).
- binnendijk : een dijk die niet meer aan het water ligt. Ze beperkt de overstroming wanneer de bandijk begeeft.
- bres (in een dijk) : opening waarvan de bodem zich juist onder normaal hoogwater bevindt.

C

Nihil

D

- debiet : volume per tijdseenheid, bijv. m³ water per sec. voor bovenrivieren).

E en F

Nihil

G

- getij : het periodiek rijzen en vallen van het water door de aantrekkingskracht van maan en zon. De hoogste getijden doen zich voor bij volle en nieuwe maan, dus tweemaal per maand (springtij).

H

Nihil

I

- indeukend effect : verlagend effect.
- inklinking : het natuurlijk lager worden van de bodem.
- insnoering : versmalling.

J

Nihil

ANNEXE 12 (Complément X)

*Protection du bassin de l'Escaut maritime
contre les marées-tempête de la mer du Nord*

Lexique

A

Néant

B

- bandijk : digue capitale, digue frontale, digue de mer, digue à même de contenir les niveaux les plus élevés le long d'un cours d'eau.
- Beaufort : échelle qui exprime la force du vent (1 à 12).
- bergingscapaciteit : capacité d'emménagement : volume d'eau qui peut être stocké dans un réservoir ou dans le lit d'un fleuve.
- binnenloop (van een dijk) : pente du talus du côté terre par opposition au « buitenbeloop » qui est la pente du talus de la digue du côté rivière.
- binnendijk : digue intérieure — digue qui n'est pas en contact avec l'eau. Elle limite la zone d'inondation en cas de rupture de la digue capitale.
- bres (in een dijk) : brèche dans une digue — destruction de la partie supérieure de la digue jusqu'à un niveau situé quelque peu sous le niveau de marée haute normale. Le mot « brèche » est aussi le terme général qui couvre la notion de rupture de digue.

C

Néant

D

- debiet : débit — volume d'eau qui s'écoule par unité de temps. Il s'exprime en mètres-cubes par seconde.

E et F

Néant

G

- getij : marée — phénomène périodique de la montée et descente des eaux dû à l'attraction de la lune et du soleil. Les marées les plus fortes ont lieu à la pleine et à la nouvelle lune, soit deux fois par mois (marées de vives eaux). Les marées les plus faibles ont lieu au premier et dernier quartier, soit aussi deux fois par mois (marées de mortes eaux). A Anvers, l'amplitude est respectivement de 5,44 et 4,14 m.

H

Néant

I

- indeukend effect : effet d'abaissement.
- inklinking : affaissement naturel du sol.
- insnoering : rétrécissement, contraction.

J

Néant

BIJLAGE 12 (Bijvoegsel X - vervolg)

K	
kans (overschrijdings-)	: waarschijnlijkheid dat iets (de overschrijding) zal gebeuren.
kombergingscapaciteit	: zie bergingscapaciteit.
L	
Nihil	
M	
meetkundige plaats van de hoogwaters van een rivier	: lijn die de plaatselijke hoogwaterstanden verbindt in het lengteprofiel van een rivier.
model	: nabootsing op kleine schaal (fysisch model) of door wiskundige ontwikkelingen (mathematisch of wiskundig model).
N	
NKD	: een nulvlak voor waterstandmeting (Nul Krijgs Depot) dat ongeveer gelijkkomt met laagwater.
O	
opperwaters	: waters van de boven-, niet aan tij onderworpen delen van rivieren.
opstuwing	: — verhoging van de middenzeestand door de tangentiële werking van de wind op de zeeoppervlakte. — verhoging.
overschrijdingsfrequentie	: aantal malen dat het verschijnsel van de overschrijding zich voordoet.
gecontroleerde (of onder controle gehouden) overstromingsgebieden	: onbewoonde gebieden die slechts worden overstroomd bij vooraf bepaalde relatief hoge stormvloedstanden.
P	
periode	: tijdsverloop waarin een veranderlijke grootheid weer dezelfde waarde verkrijgt in dezelfde volgorde.
polder	: gronden die op de zee en de aan tij onderhevige waterlopen zijn veroverd. Zonder dijken en uitwateringssluissjes zouden ze onder water staan.

ANNEXE 12 (Complément X - suite)

K	
kans (overschrijdings-)	: probabilité de dépassement. Risque qu'une marée haute n'atteigne ou ne dépasse la crête de la digue au cours d'une période donnée.
kombergingscapaciteit	: voir bergingscapaciteit.
L	
Néant	
M	
meetkundige plaats van de hoogwaters van een rivier	: lieu géométrique des points reliant les cotes de marées hautes d'un profil en long d'une rivière soumise à marée.
model	: modèle réduit (modèle physique) ou modèle mathématique (solution des équations hydrodynamiques données par ordinateur).
N	
NKD	: en néerlandais : Nul Krijgs Depot.
Z. D. G.	: en français : Zéro du Dépôt de la Guerre. C'est le plan de référence des mesures de niveau; ce zéro correspond en première approximation au niveau de marée basse de vive eau moyenne : 8 centimètres.
T. A. W. D. N. G.	: en néerlandais : Tweede Algemeen Waterpasslag. : en français : Deuxième Nivellement Général. Le plan de référence N. K. D. et Z. D. G. sont parfois notés D. La relation entre D. N. G. et Z. D. G. s'écrit $D. N. G. = Z. D. G. + 0,16$ m ou en néerlandais $T. A. W. \text{ et } N. K. D. \text{ s'écrit } T. A. W. = N. K. D. + 0,16$ m. <i>Exemple</i> : La crête d'une digue se trouvant à la cote 5 mètres, mesurée par rapport au plan de référence Z. D. G. sera notée 5,16 m si on la mesure par rapport au plan de référence D. N. G. On dit que le plan de référence D. N. G. se trouve 0,16 m en dessous du plan de référence Z. D. G.
O	
opperwaters	: eau provenant du bassin hydrographique situé à l'amont du domaine soumis à marée.
opstuwing	: — rehaussement du niveau moyen de la mer dû à la force tangentielle du vent sur la surface de l'eau; — relèvement dû à une perturbation.
overschrijdingsfrequentie	: nombre de fois que le phénomène de dépassement se produit.
gecontroleerde gebieden (of onder controle gehouden)	: régions inhabitées inondables — qui sont mises sous eau lors de marées tempête relativement importantes.
P	
periode	: période — durée que s'écoule entre 2 moments où une grandeur reprend la même valeur en variant dans ce même sens.
polder	: terres qui ont été soustraites à l'action des marées le long de la côte ou du lit d'un cours d'eau soumis à marée. les Polders sont aussi des administrations publiques instituées pour la conservation, l'assèchement et l'irrigation des terres endiguées conquises sur la mer et sur les cours d'eau soumis à la marée.

BIJLAGE 12 (Bijvoegsel X - vervolg)

Q — R	
Nihil	
S	
stroomgat	: opening in een dijk lager gelegen dan normaal hoogwater en waarbij de bodem van deze opening steeds onder water blijft.
T	
tijverschil	: verschil in hoogte tussen laag- en hoogwater.
transgressie	: uitbreiding van de zee over het land door stijging van de zeespiegel of daling van het land (tegengesteld: de van regressie).
U	
Nihil	
V	
verval	: verschil in hoogte van de waterspiegel tussen twee plaatsen (bijv. tussen op en afwaarts van een gesloten stormvloedkering).
vloedgolf	: een plotse hoge en zich snel voortplantende golf in rijzend water.
W	
wachtbekken	: ingericht overstromingsgebied voor de wasdebieten van de bovenrivieren.
was	: stijging van de waterstand (bv. in de bovenrivieren veroorzaakt door regenneerslag op het hydrografisch bekken).
X — Y — Z	
Nihil	

ANNEXE 12 (Complément X - suite)

Q et R	
Néant	
S	
stroomgat	: rupture de digue — destruction d'une digue telle que le seuil se trouve sous marée haute moyenne et que, de plus, le seuil reste submergé au cours de la marée entière.
T	
tijverschil	: amplitude de marée, appelée en France marnage : c'est la différence entre la cote de marée haute et celle de la marée basse.
transgressie	: transgression — terme de géologie — extension de la zone inondable des terres basses par suite de la montée du niveau de la mer par rapport au niveau des terres — par opposition à la régression.
U	
Néant	
V	
verval	: chute, différence de niveau d'eau p. ex. la différence qui existe au droit d'un barrage entre le niveau amont et le niveau aval.
vloedgolf	: onde de marée de flot — onde qui se déplace vers l'amont (sur l'Escaut elle se déplace à 40 km à l'heure environ).
W	
wachtbekken	: bassin d'attente — bassin d'inondation — zone inondable réservée pour emmagasiner les eaux provenant des crues.
was	: crue — montée des eaux ou augmentation du débit, provoquée par la pluie ou la fonte des neiges tombées sur le bassin hydrographique de la partie du cours d'eau non soumis à marée.
X — Y — Z	
Néant	

BIJLAGE 13

Gebouwen : artikel 550.07

In duizenden F

I. a) Antwerpen :	
1. Wilrijk : Rijkswacht — 2 ^{de} Mobile Groep. Diverse werken ...	5 000
2. Mechelen : Gevangenis. Vergroten celvensters vernieuwen deuren + sanitair in cellen ...	1 500
b) Vlaams Brabant :	
3. Leuven : Hulpgevangenis. Nieuwe keuken + badinstallatie ...	1 500
4. Leuven : Centrale gevangenis. Rijweg in grote hof ...	1 800
5. Tervuren : Vier-Armen. Boswachtershuis ...	4 000
6. Tervuren : Museum van Midden-Afrika. Aanpassingswerken Noordertoren ...	8 500
7. Kortenberg : Rijkswacht — Aanpassingen ...	3 000
8. Verbeteringswerken in rijkswachtlogementen van Vlaams-Brabant ...	5 000
c) Limburg :	
9. Tessenderlo : Rijkswacht — Moderniseringswerken ...	3 000
10. Hechtel : Rijkswacht — C. V. ...	1 000
11. Bilzen : Rijkswacht — C. V. ...	1 000
d) Oost-Vlaanderen :	
12. Idegem : Sluiswachterswoning ...	3 000
13. Dendermonde : 2 sluiswachterswoningen ...	5 000
14. Asper : Sluishuis — Verbouwingen ...	1 000
15. Gent : Geraart Duivelsteen — Verbouwingen ...	5 000
16. Gontrode : Veevoeding — Zuiveringsstation ...	12 000
17. Merelbeke : Uitbreiding van Landbouwtechniek, eerste instaatstelling ...	5 000
18. Melle : Sierplantenteel. Proefserren voor energiebesparing ...	6 000
19. Gontrode : Veevoeding. — Omvormen tot huisbewaarderswoning — Bouwen van een loods ...	3 000
20. Aalst : Rijkswacht — Verbouwingswerken ...	10 000
21. Gent : Rijkswacht — 1 ^{ste} Mobile Groep. Diverse werken ...	10 000
e) West-Vlaanderen :	
22. Oudenburg : Sluishuis — Verbouwingen ...	1 200
23. Zwevezele : Rijkswacht — Verbouwingen ...	10 000
24. Gistel : Rijkswacht — Verbouwingen ...	5 000
25. Verbeteringswerken aan rijkswachtlogementen in West-Vlaanderen ...	15 000
II. Brusselse streek :	
26. Brussel : Egmontpaleis. Aanpassingswerken ...	5 000
27. Milcampaan 167. Installatie schrijnwerkerij O.W. ...	10 000
28. Bruxeel : Gebouw « Old England ». Aanpassingen ...	10 000
29. Brussel : K. I. K. P. Moderniseringswerken ...	4 000
30. Brussel : Aardkundige Dienst. Aanpassingen nieuwe burelen ...	3 000
31. Brussel : Garage Kroonlaan. Chape + kelders ...	2 000
128 500	

ANNEXE 13

Bâtiments : article 550.07

En milliers de F

I. a) Anvers :	
1. Wilrijk : Gendarmerie — 2 ^e Groupe Mobile. Divers travaux ...	5 000
2. Malines : Prison. Agrandissement des fenêtres des cellules, renouvellement des portes + sanitaires dans les cellules ...	1 500
b) Brabant flamand :	
3. Louvain : Prison de Secours. Nouvelle cuisine + installation de bains ...	1 500
4. Louvain : Prison centrale. Chaussée dans le grand jardin ...	1 800
5. Tervueren : Quatre-Bras. Maison forestière ...	4 000
6. Tervueren : Musée d'Afrique Centrale. Travaux d'aménagement à la Tour Nord ...	8 500
7. Kortenberg : Gendarmerie — Aménagements ...	3 000
8. Travaux d'amélioration dans les logements de la gendarmerie du Brabant flamand ...	5 000
c) Limbourg :	
9. Tessenderlo : Gendarmerie — Travaux de modernisation ...	3 000
10. Hechtel : Gendarmerie — Chauffage central ...	1 000
11. Bilzen : Gendarmerie — Chauffage central ...	1 000
d) Flandre orientale :	
12. Idegem : Maison éclusière ...	3 000
13. Termonde : 2 maisons éclusières ...	5 000
14. Asper : Maison éclusière — Transformations ...	1 000
15. Gand : Geraart Duivelsteen — Transformations ...	5 000
16. Gontrode : Alimentation de bétail — Station d'épuration ...	12 000
17. Merelbeke : Extension de Technique Agriculture, première mise en état ...	5 000
18. Melle : Culture des plantes d'ornement. Serres d'essai pour économie d'énergie ...	6 000
19. Gontrode : Alimentation de bétail. — Transformation en une maison de concierge — Construction d'un hangar ...	3 000
20. Alost : Gendarmerie — Travaux de transformation ...	10 000
21. Gand : Gendarmerie — 1 ^{er} Groupe Mobile. Divers travaux ...	10 000
e) Flandre occidentale :	
22. Oudenburg : Maison éclusière — Transformations ...	1 200
23. Zwevezele : Gendarmerie — Transformations ...	10 000
24. Gistel : Gendarmerie — Transformations ...	5 000
25. Travaux d'amélioration à des logements de gendarmerie en Flandre occidentale ...	15 000
II. Région bruxelloise :	
26. Bruxelles : Palais d'Egmont. Travaux d'aménagement ...	5 000
27. Bruxelles : Avenue Milcamp 16. Installation menuiserie T.P. ...	10 000
28. Bruxelles : Bâtiment « Old England ». Aménagements ...	10 000
29. Bruxelles : I. R. P. A. Travaux de modernisation ...	4 000
30. Bruxelles : Service Géologique. Aménagement nouveaux bureaux ...	3 000
31. Bruxelles : Garage avenue de la Couronne. Chape + caves ...	2 000
128 500	

	In duizenden F		En millions de F
32. Brussel : Leuvenseweg :		32. Bruxelles : rue de Louvain :	
— pneumatiek	4 000	— pneumatique	4 000
— liften	3 000	— ascenseurs	3 000
	41 000		41 000
III. a) Waals Brabant :		III. a) Brabant Wallon :	
33. Nijvel : Rijkswacht — C. V.	2 000	33. Nivelles : Gendarmerie — C. C.	2 000
34. Waterloo : Rijkswacht — C. V.	2 000	34. Waterloo : Gendarmerie — C. C.	2 000
35. Lasne-Chapelle-St-Lambert : Rijkswacht — C. V.	1 000	35. Lasne-Chapelle-St-Lambert : Gendarmerie — C. C.	1 000
36. Marbaix : Rijkswacht — C. V.	1 000	36. Marbaix : Gendarmerie — C. C.	1 000
37. Aanpassingen van badkamers en W. C. in rijks-wachtlogementen van Waals-Brabant	5 000	37. Aménagements de salles de bains et W.C. dans les logements des gendarmes du Brabant Wal-lon	5 000
b) Henegouwen :		b) Hainaut :	
38. Charleroi : Justitiepaleis. Aanpassing van loka-len	5 000	38. Charleroi : Palais de Justice. Aménagement de locaux	5 000
39. Doornik : Vrederecht — Bd. Leopold 72. Aanpassingen en chauffage	1 500	39. Tournai : Justice de Paix — 72 Bd. Léopold. Aménagement et chauffage	1 500
40. Bergen : Gevangenis. Aanpassing van 3 bin-nenplaatsen en 2 cellen	6 000	40. Mons : Prison. Aménagement de 3 préaux et 2 cellules	6 000
41. Jamioulx : Gevangenis — Parking	1 500	41. Jamioulx : Prison — Parking	1 500
42. Morlanwelz (Mariemont) : Groen Plan « R. T. G. Transfert » van het museum	2 500	42. Morlanwelz (Mariemont) : Plan Vert. Trans-fert R. T. G. du musée	2 500
43. Obourg : 2 sluiswachterswoningen	7 000	43. Obourg : 2 maisons éclusières	7 000
44. Havre : 2 sluiswachterswoningen	7 000	44. Havre : 2 maisons éclusières	7 000
45. Hensies : 2 sluiswachterswoningen	7 000	45. Hensies : 2 maisons éclusières	7 000
46. Jumet : Rijkswacht — Afbraak van de oude blok + sporthal	5 000	46. Jumet : Gendarmerie — Démolition de l'ancien bloc + hall sportif	5 000
47. Charleroi : Rijkswacht — Aanpassing cellen	1 000	47. Charleroi : Gendarmerie — Aménagement cel-lules	1 000
48. Thuin : Rijkswacht — Noodtrap	200	48. Thuin : Gendarmerie — Escalier de secours	200
49. Erquelines Rijkswacht — Uitbreiding van 2 logementen	5 400	49. Erquelines : Gendarmerie — Extension de 2 logements	5 400
50. Dour : Rijkswacht — Aanpassing logementen en badkamers	2 400	50. Dour : Gendarmerie — Aménagement loge-ments et salles de bains	2 400
51. Mellier : Rijkswacht — Moderniseringswerken	4 800	51. Melier : Gendarmerie — Travaux de moderni-sation	4 800
52. St. Leger : Rijkswacht : C. V.	1 400	52. St Leger : Gendarmerie : C. C.	1 400
53. Moeskroen : Gravenkasteel. Aanpassingen	5 000	53. Mouscron : Château des Comtes. Travaux d'aménagements	5 000
54. Bergen : Natuurhistorisch Museum. Aanpassin-gen en « P. C. I. »	1 500	54. Mons : Musée d'Histoire Naturelle. Aména-gement et P. C. I.	1 500
c) Luik :		c) Liège :	
55. Heusy : Kultureel Centrum. Aanpassing van de elektriciteit	5 200	55. Heusy : Centre Culturel. Adaptation de l'élec-tricité	5 200
56. Eupen : Duitse Kultuur. Verbouwing van de oude post + hernieuwing	20 000	56. Eupen : Culture allemande. Transformation de l'ancienne poste + rénovation	20 000
57. Lixhe : 3 sluiswachterswoningen + garages	12 000	57. Lixhe : 3 maisons éclusières + garages	12 000
d) Luxemburg :		d) Luxembourg :	
58. Aarlen : Rijksarchieven. Aanpassing van de op-ritten	15 000	58. Arlon : Archives du Royaume. Aménagement des abords	15 000
e) Namen :		e) Namur :	
59. Namen : Gebouwen — eerste installatie	1 500	59. Namur : Bâtiments — 1 ^{re} installation	1 500
60. Durbuy : Aanpassing van de opritten	800	60. Durbuy : Aménagement des abords	800
	129 700		129 700
IV. Veiligheidswerken en energiebesparing (elektri-citeitssector)	40 000	IV. Travaux de sécurité et économie en énergie (secteur électricité)	40 000
V. Veiligheid en energiebesparing (sector aanpas-singswerken)	40 000	V. Sécurité et économie en énergie (secteur tra-vaux d'aménagements)	40 000
VI. Verrekeningen, herzieningen prijzen en lonen, werken minder dan 1 miljoen	20 800	VI. Décomptes, révisions prix et salaires, travaux de moins de 1 million	20 800
Totaal	400 000	Total	400 000

BIJLAGE 14

Brussels gewest —
Saldo van het investeringsprogramma 1975-1976
betreffende de stadsvernieuwing

Betrokken artikels van de begroting

51.02 Beplantingswerken, proefbeplantingen en aanleg van openbare groene ruimten op private eigendommen voor sociale, esthetische of salubriteitsdoeleinden overeenkomstig artikel 2, punten 6 en 7 van het koninklijk besluit van 28 oktober 1960.

51.05 Toelagen aan de ondergeschikte openbare besturen voor stads-kernvernieuwing op private eigendommen.

52.02 Premies voor particuliere personen voor het reinigen van gevels.

61.06 Krediet te storten op artikel 60.02.A van Titel IV, Deel II, met het oog op de financiering van een speciaal fonds voor de aankoop van goederen van allerlei aard die noodzakelijk zijn om het beleid te verwezenlijken inzake de stadskernvernieuwing, de huisvesting, de groene ruimten, de industriële en artisanale terreinen.

63.02 Subsidies aan de ondergeschikte openbare besturen ten bate van de uitvoering van werken die onderworpen zijn aan het hoog toezicht van het Ministerie van Justitie (godsdienstige gebouwen).

63.03 Toelagen aan gemeenten voor het herstel van erg beschadigde voetpaden ten gevolge van grote werken van openbaar nut (nieuw).

63.06 Herstel van onweerschade.

63.09 Subsidies aan de ondergeschikte openbare besturen en instellingen voor het opmaken van plannen van aanleg of leidende schema's. — Subsidies aan de ondergeschikte openbare besturen en instellingen voor de aankoop, de aanleg, en de uitrusting van onroerende goederen (o.m. van openbare groene ruimten), met het oog op de uitvoering van plannen van aanleg of leidende schema's. — Beplantingswerken, proefbeplantingen en aanleg van openbare groene ruimten op de eigendommen van lagere besturen, voor sociale, esthetische of salubriteitsdoeleinden. — Subsidies aan de ondergeschikte openbare besturen en instellingen voor stadskernen landelijke vernieuwingen. — Subsidies aan de ondergeschikte openbare besturen en instellingen voor vernieuwing en sanering van sommige niet meer in gebruik zijnde industrievestigingen.

63.22 Subsidies aan de ondergeschikte machten voor verbeteringswerken en rijpaden.

71.08 Aankoop van onroerende goederen voor de verwezenlijking, door het gewest, van voorschriften van de streek- en gemeentelijke plannen.

71.09 Aankoop van gronden voor de aanleg van openbare groene ruimten.

71.10 Aankopen met het oog op de stadskernvernieuwing.

73.11 Aanleggen van openbare groene ruimten.

61.05 Krediet te storten aan het Fonds voor de economische expansie en de regionale reconversie (uitvoering van het koninklijk besluit n° 1 van 18 april 1967) voor de aankoop en de aanleg van industrieterreinen met hun toegangswegen.

66.03 Fonds bestemd voor de betaling van de uitgaven voortspruitende uit de toepassing van de wet van 29 maart 1962, houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en de stedenbouw, gewijzigd bij de wetten van 22 april 1970 en van 22 december 1970.

60.02 Speciaal Fonds voor de aankoop van goederen van allerlei aard die noodzakelijk zijn om het beleid te verwezenlijken inzake stadskernvernieuwing, huisvesting, groene ruimten, industriële en artisanale terreinen.

ANNEXE 14

Région bruxelloise —
Solde du programme des investissements 1975-1976
en matière de rénovation urbaine

Articles budgétaires concernés

51.02 Travaux de plantations, expérimentation et aménagement d'espaces verts sur propriétés privées pour des raisons sociales, esthétiques ou de salubrité, conformément à l'article 2, points 6 et 7, de l'arrêté royal du 28 octobre 1960.

51.05 Subsidies aux administrations publiques pour la rénovation urbaine sur les domaines privés.

52.02 Primes aux personnes privées pour le ravalement des façades.

61.06 Crédits à verser à l'article 60.02.A du Titre IV, Partie II, en vue de financer un fond spécial d'acquisition de biens de toutes natures nécessaires pour réaliser la politique de la rénovation urbaine, du logement, des espaces verts, des terrains industriels et artisanaux.

63.02 Subsidies aux administrations publiques subordonnées en faveur de l'exécution des travaux soumis au haut contrôle du Ministère de la Justice (édifices religieux).

63.03 Subvention aux communes pour la restauration des voies piétonnières gravement endommagées par de grands travaux d'utilité publique (nouveau).

63.06 Réparation de dégâts causés par les orages.

60.09 Subsidies aux pouvoirs et organismes subordonnés pour l'élaboration de plans d'aménagement ou de schémas directeurs. — Subsidies aux pouvoirs et organismes publics subordonnés pour l'acquisition, l'aménagement et l'équipement de biens immeubles (notamment d'espaces verts publics), en vue de l'exécution de plans d'aménagement ou de schémas directeurs. — Travaux de plantation, expérimentation et d'aménagement d'espaces verts sur le domaine d'administrations subordonnées, pour des raisons sociales, esthétiques ou de salubrité. — Subsidies aux pouvoirs et organismes publics subordonnés pour la rénovation urbaine et rurale. — Subsidies aux pouvoirs et organismes publics subordonnés pour la rénovation et l'assainissement de certains sites industriels désaffectés.

63.22 Subsidies aux pouvoirs subordonnés pour des travaux d'aménagement d'itinéraires cyclables.

71.08 Acquisitions d'immeubles nécessaires à la réalisation par la région de prescriptions des plans d'aménagement régional, de secteur et communaux.

71.09 Acquisition de terrains pour l'aménagement d'espaces verts publics.

71.10 Acquisitions en vue de la rénovation urbaine.

73.11 Aménagement des espaces verts publics.

61.05 Crédit à verser au Fonds d'expansion économique et de reconversion régionale (exécution de l'arrêté royal n° 1 du 18 avril 1967) en vue de l'acquisition et de l'aménagement de terrains industriels ainsi que leurs voies d'accès.

66.03 Fonds destiné au paiement des dépenses résultant de l'application de 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 22 décembre 1970.

60.02 Fonds spécial d'acquisition de biens de toutes natures nécessaires pour réaliser la politique de rénovation urbaine, du logement, des espaces verts, des terrains industriels et artisanaux.

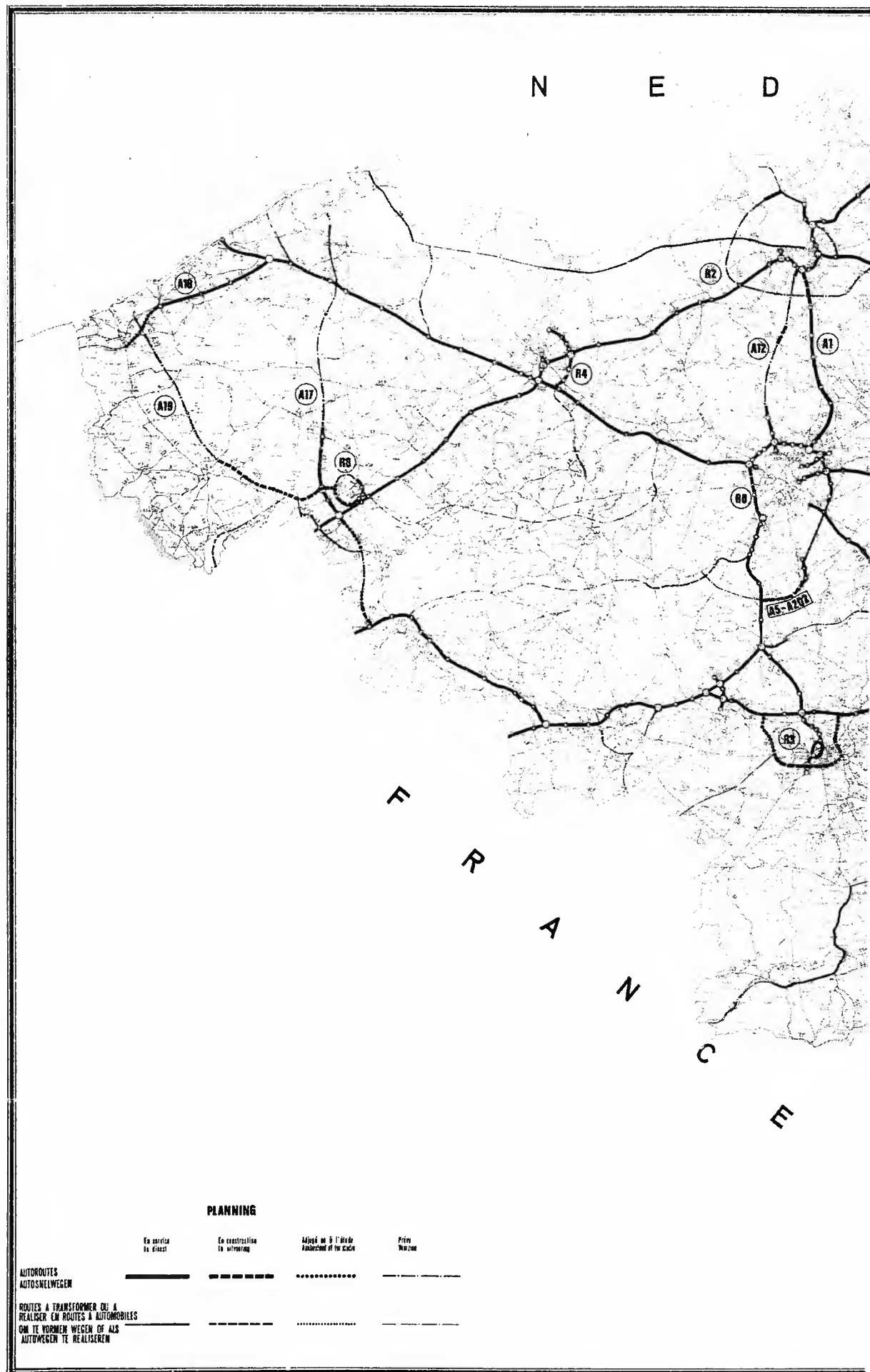
208. = Bylage 15
Annexe 15.

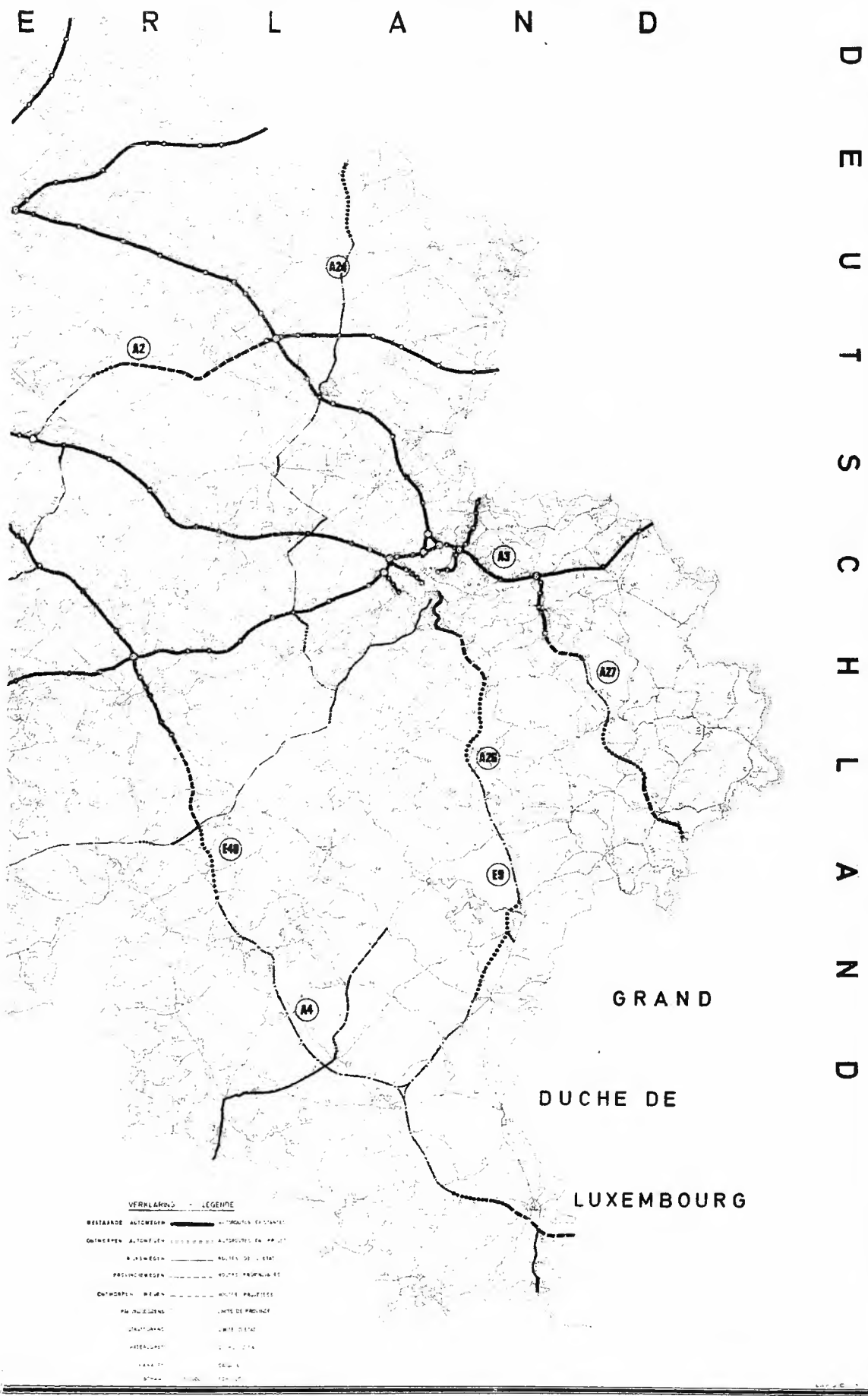
Zie. Plan
VOIR

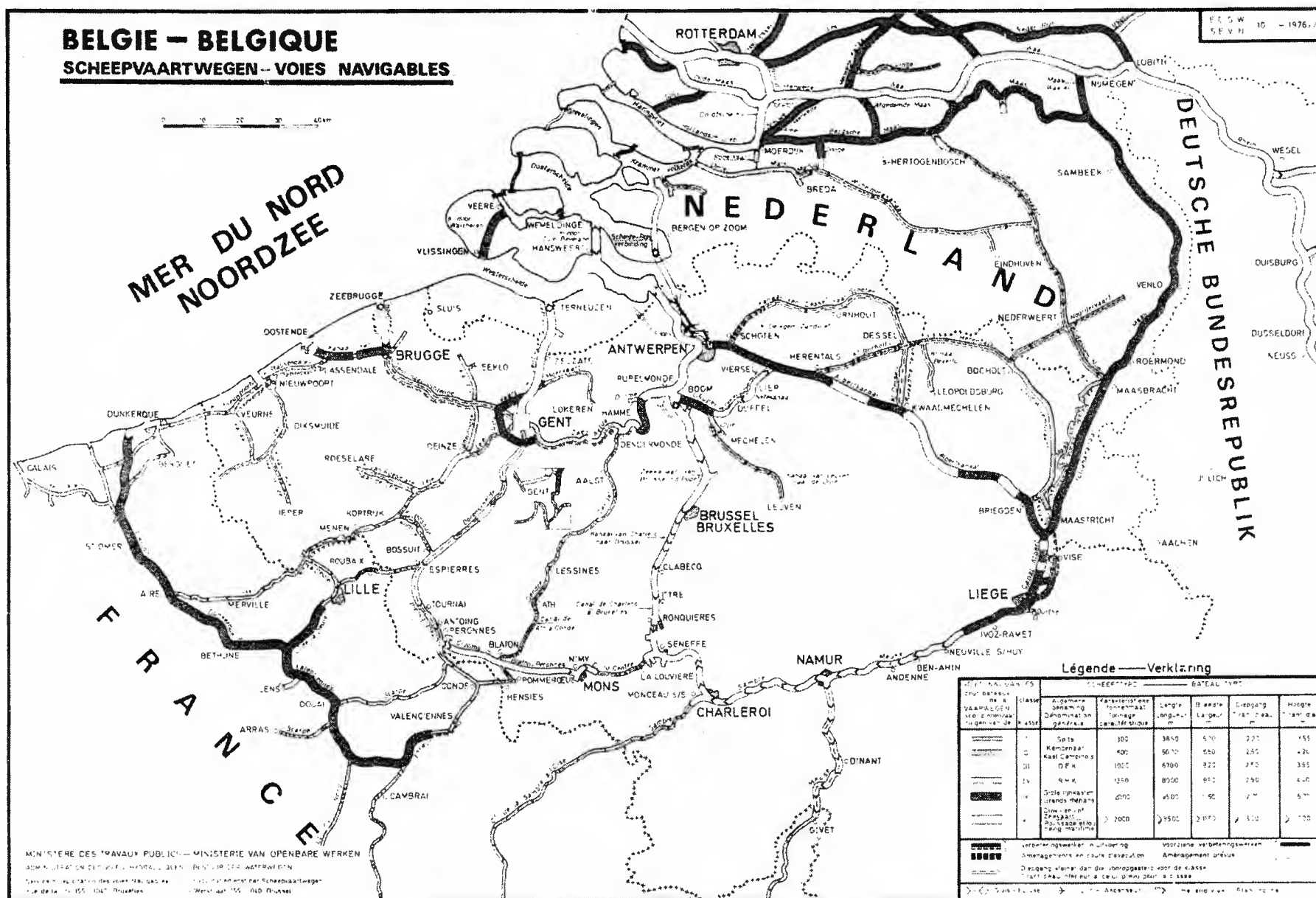
2 DELEN
PIECES.

208/1

208/2.







BIJLAGE 17

ANNEXE 17

Huisvestingspremies en -toelagen volgens de gewesten

Primes et subsides en matière de logement selon les régions

Eerste elf maanden van 1977

Onze premiers mois de 1977

	Wallonië — Wallonie	Vlaanderen — Flandre	Brussel — Bruxelles	Rijk — Royaume
<i>Bouwpremies. — Primes à la construction</i>				
Aantal aanvragen. — Nombre de demandes	4 956	11 057	133	16 146
Aantal uitgekeerde premies. — Nombre de primes liqui- dées	3 520	15 546	114	18 780
Bedrag van de uitgekeerde premies. — Montant des primes liquidées	249 189 000 F	1 292 103 500 F	6 394 500 F	1 547 680 000 F
<i>Aankooppremies. — Primes à l'achat</i>				
Aantal aanvragen. — Nombre de demandes	1 160	3 544	18	4 722
Aantal uitgekeerde premies. — Nombre de primes liqui- dées	1 084	3 381	—	4 465
Bedrag van de uitgekeerde premies. — Montant des primes liquidées	65 765 100 F	230 983 000 F	—	296 748 400 F
<i>Sloppingspremies. — Allocations de démolition</i>				
Aantal aanvragen. — Nombre de demandes	157	919	4	1 080
Aantal uitgekeerde premies. — Nombre de primes liqui- dées	114	738	2	854
Bedrag van de uitgekeerde premies. — Montant des primes liquidées	4 180 294 F	27 692 717 F	80 000 F	31 953 011 F
<i>Vestigings-, huur- en verhuizingstoelagen. — Allocations d'installation, de loyer et de déménagement</i>				
Aantal aanvragen. — Nombre de demandes	731	2 006	512	3 249
Aantal uitgekeerde premies. — Nombre de primes liqui- dées	480	1 432	283	1 895
Bedrag van de uitgekeerde premies. — Montant des primes liquidées	22 734 640 F	23 371 275 F	20 618 661 F	66 724 576 F
<i>Toelagen aan de gemeenten. — Subsides aux communes</i>				
Aantal aanvragen. — Nombre de demandes	1	32	—	33
Bedrag van de uitgekeerde toelagen. — Montant des sub- sides liquidés	—	61 276 141 F	—	61 276 141 F
<i>Toelagen aan de erkende maatschappijen. — Subsides aux sociétés agréées</i>				
Aantal aanvragen. — Nombre de demandes	—	—	—	—
Bedrag van de uitgekeerde toelagen. — Montant des sub- sides liquidés	—	1 869 153 F	—	1 869 153 F
<i>Sanerings- en verbeteringspremies. — Primes à l'assainisse- ment et à l'amélioration</i>				
Aantal aanvragen. — Nombre de demandes	4 082	1 881	65	6 028
Aantal uitgekeerde premies. — Nombre de primes liqui- dées	1 315	1 264	18	2 597
Bedrag van de uitgekeerde premies. — Montant des primes liquidées	96 939 128 F	63 127 991 F	916 146 F	169 228 585 F
<i>Isolatiepremies (1). — Primes à l'isolation (1)</i>				
Aantal aanvragen. — Nombre de demandes	13 054	16 851	1 385	31 290
Aantal uitgekeerde premies. — Nombre de primes liqui- dées	2 875	4 501	421	7 797
Bedrag van de uitgekeerde premies. — Montant des primes liquidées	39 376 547 F	48 632 996 F	5 773 184 F	93 783 227 F

(1) De isolatiepremies worden door het departement van Econo-
mische Zaken uitgekeerd. De statistieken geven de cijfers van de voor-
gaande jaren tot eind november 1977.

(1) Les primes à l'isolation sont payées par le département des Af-
faires économiques. Les statistiques reprennent les chiffres des années
antérieures jusqu'à la fin du mois de novembre 1977.

BIJLAGE 18

Gemeente Willebroek

Motie betreffende de toestand der Schelde- en Rupeldijken

Op het ontwerp van budget voor 1978 zijn 1 400 miljoen F voorzien voor de dijken, hetgeen dus duidelijk uiting geeft van de wil van de Regering om het Scheldebekken te verdedigen tegen overstromingen.

De verstevigingswerken van de dijken zullen uitgevoerd worden overeenkomstig hun graad van dringendheid, aangezien het evident is dat het totaal onmogelijk is terzelfdertijd overal te beginnen.

Daarenboven dienen de werken op een zodanige manier aangevat dat de streken waar de dijken nog niet verstevigd zijn gespaard blijven van overlast aan water.

Voor de streek van Klein Brabant (R. O. van de Schelde) en de Rupel in het bijzonder, zijn ongeveer 450 miljoen F of meer dan 1/3 van kredieten voorzien.

Ik vestig uw aandacht op het feit dat ik niet enkel 1 400 miljoen F aan kredieten voor 1978 heb voorzien, maar dat ik eveneens aan de Ministerraad, die het heeft goedgekeurd, heb voorgesteld een werkgroep op te richten om de uitvoering van de verstevigingswerken van dichtbij te volgen.

Inderdaad, het volstaat niet kredieten in te schrijven, maar men moet ook letten op de strikte uitvoering van deze werken.

Wat de schade veroorzaakt door overstromingen betreft, wijs ik u op het feit dat de wet van 12 juli 1976 onder artikel 42 een speciale tussenkomst voor de gemeenten voorziet, maar dat een koninklijk besluit besloten in Ministerraad, de proporties bepaalt van de diverse tussenkomsten, de departementen op wiens budget deze tussenkomsten dienen aangerekend alsook de toelatings- en betalingsmodaliteiten die moeten worden toegepast.

ANNEXE 18

Commune de Willebroek

Motion concernant la situation des digues de l'Escaut et du Rupel

Le projet de budget pour 1978 prévoit 1 400 millions de F pour les digues, ce qui traduit donc clairement la volonté du Gouvernement de protéger le bassin de l'Escaut contre les inondations.

Les travaux de renforcement des digues seront exécutés selon leur degré d'urgence, attendu qu'il est de toute évidence impossible de mettre l'ensemble en chantier.

En outre, les travaux doivent s'effectuer de manière à éviter toute surcharge aux secteurs dont les digues n'ont pas encore été renforcées.

Il est prévu environ 450 millions de F, soit plus du tiers des crédits, pour la région du Petit-Brabant (R. D. de l'Escaut) et plus spécialement du Rupel.

J'attire votre attention sur le fait que j'ai non seulement prévu un crédit de 1 400 millions de F pour 1978, mais que j'ai également proposé au Conseil des Ministres, lequel a donné son approbation, la création d'un groupe de travail chargé de suivre de près l'exécution des travaux de renforcement.

Il ne suffit pas, en effet, d'inscrire des crédits, il faut aussi veiller à l'exécution ponctuelle de ces travaux.

En ce qui concerne les dommages causés par les inondations, je vous rappelle que la loi du 12 juillet 1976 prévoit, en son article 42, une intervention spéciale en faveur des communes, mais qu'un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres détermine les proportions des diverses interventions, les départements sur les budgets desquels ces interventions sont à imputer ainsi que les modalités d'octroi et de liquidation qu'il y a lieu d'observer.

BIJLAGE 19

Wegenfonds

Overzicht van de werken die in de loop van 1977
werden vastgelegd

I. AUTOSNELWEGEN

Luik-Aken

Vak Loncin-Battice : op 3 rijstroken brengen (2 ^{de} deel)	181 465 784
Aanleg parkings te Cerexhe-Heuseux	19 235 100
Veiligheidsafsluitingen	4 423 217
Beplantingen	9 785 988

Luik-Bergen-Doornik

Viesville-Chapelle-lez-Herlaimont : definitieve verhardingen	111 487 010
Parking te Verlaine	63 106 050
Toegang « Porte du Parc » te Bergen (voltooiing)	143 365 190
Beplantingen	34 814 106
Veiligheidsafsluitingen	6 425 266
Nevenbedrijven : bouwen van 2 kiosken te Couthuin	8 168 410
2 kiosken te Couthuin : elektrische installatie	1 389 614
2 kiosken te Couthuin : centrale verwarming	637 716

Doornik-Kortrijk

Veiligheidsafsluitingen	13 968 490
Wegsignalisatie	2 049 237

Brussel-Bergen

Slijtlaag te Halle	12 691 303
Beplantingen	52 170 089
Veiligheidsafsluitingen	8 164 135
Rustpunten van Maisières-Houdeng-Arquennes — leveren en plaatsen van afsluitingen	7 613 224

Brussel-Zaventem

Aanleg van vakken van de laterale weg van de Leopold III laan te Schaarbeek en Evere	17 290 193
--	------------

Alle autosnelwegen

Leveren en plaatsen van signalisatiepanelen	2 531 798
---	-----------

Brussel-Mechelen-Antwerpen-Breda

Tunnel T 70 : afwerking	76 415 266
Verkeerswisselaar « Slijkhoek » E 10-N. 242 te Wilrijk	176 216 120
Veiligheidsafsluitingen	75 312 713
Beplantingen	33 503 771
Diverse uitrusting	8 480 855

Brussel-Oostende

Inrichtingen van het nevenbedrijf te Groot-Bijgaarden 2 ^{de} fase — verhardingen en parkings	61 479 176
Beplantingen	2 478 488
Veiligheidsafsluitingen	2 954 669
Wegsignalisatie	2 519 896

Brussel-Boom-Antwerpen

Tunnel Boom (afwerking)	723 541 644
-------------------------	-------------

Antwerpen-Luik

Veiligheidsafsluitingen	3 175 654
-------------------------	-----------

II. WEGEN

Provincie Antwerpen

N. 12. — Omlegging Mol	71 635 822
Veiligheidsafsluitingen	13 148 530
N. 20. — Bouwen opritten naar de nieuwe brug te Geel over het kanaal Bocholt-Herentals	17 259 280
N. 12. — Verhardingswerken te Mortsel	3 867 139

ANNEXE 19

Fonds des routes

Relevé des travaux dont la dépense a été engagée
au cours de l'année 1977

I. AUTOROUTES

Liège-Aix-la-Chapelle

Section Loncin-Battice : mise à 3 voies (2 ^e partie)	181 465 784
Construction parkings à Cerexhe-Heuseux	19 235 100
Barrières de sécurité	4 423 217
Plantations	9 785 988

Liège-Mons-Tournai

Viesville-Chapelle-lez-Herlaimont : revêtements définitifs	111 487 010
Parking à Verlaine	63 106 050
Accès Porte du Parc à Mons (achèvement)	143 365 190
Plantations	34 814 106
Barrières de sécurité	6 425 266
Installations annexes : Construction de 2 kiosques à Couthuin	8 168 410
2 kiosques à Couthuin : électricité	1 389 614
2 kiosques à Couthuin : chauffage central	637 716

Tournai-Courtrai

Barrières de sécurité	16 968 490
Signalisation routière	2 049 237

Bruxelles-Mons

Couche d'usure à Halle	12 691 303
Plantations	52 170 089
Barrières de sécurité	8 164 135
Aires de repos de Maisières-Houdeng-Arquennes — fourniture et pose de clôtures	7 613 224

Bruxelles-Zaventem

Construction de sections de la chaussée latérale de l'avenue Léopold III à Schaarbeek et Evere	17 290 193
--	------------

Toutes autoroutes

Fourniture et placement de panneaux de signalisation	2 531 798
--	-----------

Bruxelles-Malines-Anvers-Breda

Tunnel T 70 : achèvement	76 415 266
Echangeur « Slijkhoek » E 10-N. 242 à Wilrijk	176 216 120
Barrières de sécurité	75 312 713
Plantations	33 503 771
Equipements divers	8 480 855

Bruxelles-Oostende

Aménagement de l'installation annexe à Grand-Bigard — 2 ^e phase — revêtements et parkings	61 479 176
Plantations	2 478 488
Barrières de sécurité	2 954 669
Signalisation routière	2 519 896

Bruxelles-Boom-Anvers

Tunnel Boom (achèvement)	723 541 644
--------------------------	-------------

Anvers-Liège

Barrières de sécurité	3 175 654
-----------------------	-----------

II. ROUTES

Provincie d'Anvers

N. 12. — Contournement de Mol	71 635 822
Barrières de sécurité	13 148 530
N. 20. — Accès au nouveau pont à Geel au-dessus du canal Bocholt-Herentals	17 259 280
N. 12. — Revêtement à Mortsel	3 867 139

BIJLAGE 19 (vervolg)

N. 53. — Brug 10 N over het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten te St-Lenaarts	40 312 086
N. 104. — Herbouwen brug over Dijle te Mechelen	12 619 721

Provincie West-Vlaanderen

N. 767. — Vak Jabbeke-verkeerswisselaar E 5	48 434 331
N. 9. — Ieper-Geluwe-Menen : fietspaden	38 912 423
N. 66. — Omlegging Pittem (1 ^{ste} fase)	74 120 987
N. 561. — De Panne-Nieuwpoort	48 258 030
N. 67. — Brugge-Dudzele : fietspaden	16 765 336
Beplantingen	7 343 639
N. 67. — Kruispunt te Knokke-Heist	12 784 619
N. 68. — Uitwijkstroken te Eernegem	861 337
N. 68. — Verbeteringswerken te St-Joris-ten-Distel	4 611 884
N. 316. — Indringingsweg te Oostende	43 777 031
Aanleg autobusparkings	25 827 171

Provincie Oost-Vlaanderen

N. 310. — Aalter-Maldegem (2 ^{de} fase)	89 806 537
N. 16. — Wetteren	54 913 933
N. 56. — Brug in het vak Meulestedebrug — N. 726	42 640 703
N. 59. — Brug over de Dender te Geraardsbergen	82 401 558
N. 66. — Drongen (2 ^{de} fase)	134 727 752
Wegsignalisatie	6 755 122
Beplantingen	8 863 542
N. 10. — Kruispunt te Maldegem	8 934 971
N. 737. — Lokeren : bouwen onderbruggingen en een spoorviadukt	67 409 366
N. 720. — Bouwen Terplattenbrug te Gent	39 921 657

Provincie Limburg

N. 19. — Bochtverbetering Alken-Wellen	33 591 197
N. 450. — Oosterring Genk (2 ^{de} vak)	60 660 289
N. 15. — Tongeren — grens provincie — fietspaden	26 833 760
N. 2. — Bilzen omlegging (1 ^{ste} deel)	108 838 501
N. 414. — Vak Odeur-Tongeren	38 810 610
Beplantingen	7 820 038

Vlaams Brabant

N. 10 en 54. — Fietspaden op oude tramzate	11 332 863
N. 783. — Ringlaan Leuven	14 568 475
N. 53. — Vak Leuven-Overijse te Heverlee (Egenhoven)	17 860 850
N. 283. — Orsmaal : Brug over de Kleine Gete. Verbreding van bovenbouw	2 116 566
N. 2. — Winksele : autobushaltes	1 517 022
N. 783. — Ring Leuven : herinrichting Tervurenvest	23 696 422

Brusselse agglomeratie

N. 180. — Tunnel Simonisplein	334 621 866
Steenweg op Lennik (1 ^{ste} vak)	90 414 245
As Karreveld-Piron-Baeck	44 272 484
Brug Steenweg op Ninove	50 558 503
Voorlopige viadukt Simonisplein	34 180 540
Beplantingen	33 581 934

WaaIs Brabant

Ontdubbeling van de wegen 7 en 8 : verhardingen	173 550 998
N. 168. — Bouwen brug over de Malaise te Ottignies	52 359 028
N. 168. — Westelijke indringingsweg te Louvain-la-Neuve	37 900 919
N. 226. — Vak Court-St-Etienne-Corroy le Grand	119 073 621
N. 168. — Waver-Ottignies : verbetering van het kruispunt N. 168 met de verbindingsweg te Limelette	13 673 219
N. 4. — Verbetering te Waver en Corroy-le-Grand	16 955 758

ANNEXE 19 (suite)

N. 53. — Pont 10 N au-dessus du canal Dessel-Turnhout-Schoten à St-Lenaarts	40 312 086
N. 104. — Reconstruction pont au-dessus de la Dyle à Malines	12 619 721

Province de Flandre occidentale

N. 767. — Section Jabbeke-échangeur E 5	48 434 331
N. 9. — Ypres-Geluwe-Menin : pistes cyclables	38 912 423
N. 66. — Contournement de Pittem (1 ^{re} phase)	74 120 987
N. 561. — La Panne-Nieuport	48 258 030
N. 67. — Bruges-Dudzele : pistes cyclables	16 765 336
Plantations	7 343 639
N. 67. — Carrefour à Knokke-Heist	12 784 619
N. 68. — Voies de dégagement à Eernegem	861 337
N. 68. — Travaux d'aménagement à St-Joris-ten-Distel	4 611 884
N. 316. — Route de pénétration à Ostende	43 777 031
Construction de parkings d'autobus	25 827 171

Province de Flandre orientale

N. 310. — Aalter-Maldegem (2 ^e phase)	89 806 537
N. 16. — Wetteren	54 913 933
N. 56. — Pont dans la section Meulestedebrug — N. 726	42 640 703
N. 59. — Pont au-dessus de la Dendre à Grammont	82 401 558
N. 66. — Drongen (2 ^e phase)	134 727 752
Signalisation routière	6 755 122
Plantations	8 863 542
N. 10. — Carrefour à Maldegem	8 934 971
N. 737. — Lokeren : construction de ponts inférieurs et d'un viaduc de chemin de fer	67 409 366
N. 720. — Construction du Terplattenbrug à Gand	39 921 657

Province de Limbourg

N. 19. — Amélioration de virage Alken-Wellen	33 591 197
N. 450. — Ring Est de Genk (2 ^e phase)	60 660 289
N. 15. — Tongres — limite de la Province — pistes cyclables	26 833 760
N. 2. — Contournement de Bilzen (1 ^{re} phase)	108 838 501
N. 414. — Section Odeur-Tongres	38 810 610
Plantations	7 820 038

Brabant flamand

N. 10 et 54. — Pistes cyclables sur l'ancienne assiette du tram	11 332 863
N. 783. — Ring de Louvain	14 568 475
N. 53. — Section Louvain-Overijse à Heverlee (Egenhoven)	17 860 850
N. 283. — Orsmaal : Pont au-dessus de la Petite Jette. Elargissement superstructure	2 116 566
N. 2. — Winksele : arrêts d'autobus	1 517 022
N. 738. — Ring de Louvain : aménagement Tervurenvest	23 696 422

Agglomération bruxelloise

N. 180. — Tunnel Place Simonis	334 621 866
Chaussée de Lennik (tronçon 1)	90 414 245
Axe Karreveld-Piron-Baeck	44 272 484
Pont Chaussée de Ninove	50 558 503
Viaduc provisoire Place Simonis	34 180 540
Plantations	33 581 934

Brabant wallon

Route de dédoublement des routes 7 et 8 : revêtement	173 550 998
N. 168. — Construction d'un pont au-dessus de la Malaise à Ottignies	52 359 028
N. 168. — Pénétrente Oues de Louvain-la-Neuve	37 900 919
N. 226. — Section Court-St-Etienne-Corroy le Grand Plantations	119 073 621
N. 168. — Wavre-Ottignies : aménagement du carrefour N. 168 avec la route de liaison à Limelette	2 436 479
N. 4. — Aménagement à Wavre et Corroy-le-Grand	13 673 219
N. 4. — Aménagement à Wavre et Corroy-le-Grand	16 955 758

BIJLAGE 19 (vervolg)

Provincie Henegouwen

Expressweg : N. 746. — Dottenijs-Armentières ...	164 853 098
N. 61. — Vak Basècles-Hautrage ...	56 166 683
N. 392. — Verbetering Peruwelz-Antoing ...	31 318 248
N. 188. — Hautrage-Pommerœul ...	184 348 095
N. 71. — Vak Froyennes-Warcoing (1 ^{ste} deel) ...	128 035 641
N. 634. — Vak Trivières-Strépy ...	52 925 943
N. 401. — Modernisering van de boulevards Masson & Kennedy ...	35 871 477
Beplantingen ...	17 332 400
N. 21. — Gilly : kruispunt van de « Vier Armen » ...	14 368 074
N. 56. — Lessen : N. 56 & N. 57 ...	17 379 851
N. 5. — Modernisering doortocht van Mellet ...	15 255 340
N. 56. — Herinrichting te Brugelette, Attre, Chièvres en Maffle ...	15 397 561

Provincie Luik

N. 3. — Clermont-Battice ...	20 918 131
N. 23. — Ouffet ...	6 054 738
N. 29. — Remouchamps-Aywaille ...	30 271 444
N. 32. — Spa-Francorchamps ...	28 250 822

N. 35. — Ehein-Méan :

— Modernisering te Neupré (Ehein) ...	20 628 220
— Ehein-St-Séverin : op 4 rijstroken brengen ...	28 139 252
— Soheit-Tinlot-Terwagne ...	61 136 866

N. 41. — Huy-Modave ...	26 521 647
N. 43. — Doortocht van Wandre ...	16 266 849
N. 437. — Doortocht van Verviers ...	8 978 150
N. 443. — Stoumont-Theux (deel) ...	19 918 968
N. 17. — Herstal-Vivegnis ...	18 165 818
N. 441. — Remouchamps-Louveigné ...	17 876 274
Beplantingen ...	6 473 141
N. 620. — Verbetering kruispunt te Angleur ...	1 065 558
N. 34. — Modernisering te Comblain-au-Pont en Hamoir ...	11 449 639
N. 18. — Rechttrekking gevaarlijke bocht te Bassenge ...	2 614 022
N. 27. — Verbetering vak Amblève-Ondenval ...	11 554 155

N. 33. — Angleur : modernisering van de rijweg ...

N. 36. — Modernisering te Seraing (Ougrée-Boncelles) 2^{de} deel ...

N. 205. — Stavelot en Malmédy — Grondwerken en kunstwerken ...

126 647 282

Provincie Luxemburg

N. 15. — Modernisering van het vak Bastogne-Noville ...	36 787 109
N. 34. — Modernisering van het vak Hotton-Rendeux ...	30 013 937
N. 34. — Vak Tohogne-Hamoir ...	37 423 603
N. 34. — Bastogne-Laroche — modernisering tussen KP 3 en 5 ...	20 561 075
N. 44. — Modernisering vak Vance-Etalle ...	136 083 370
N. 44. — Modernisering tussen de afstandpunten 53 en 58 ...	76 066 288
N. 46. — Modernisering tussen Grupont en St-Hubert (voltooiing) ...	10 421 344
N. 50. — Modernisering tussen de AP. 18.250 en 19.270 ...	36 430 631
Veiligheidsafsluitingen en sneeuwwerende berm ...	10 240 242
Beplantingen ...	18 576 310
N. 48. — Modernisering van de kruispunten N. 48 en N. 123 te Aarlen ...	1 431 610
N. 4. — Bouwen brug te Ortheuville ...	24 221 077
N. 35. — Modernisering doortocht te On ...	27 648 799
N. 41. — Aanleg parking te Barvaux ...	5 229 548

Provincie Namen

N. 35. — Voltooiing van de omlegging van Somme-Leuze ...	355 105 551
N. 49. — Rochefort-Ciney (1 ^{ste} fase) ...	24 697 798
N. 424. — Champion-Wasseiges ...	22 192 003
N. 531. — Brug van Lustin over de Maas ...	103 207 979
Route Charlemagne : Viadukt te Dinant ...	799 580 302
Beplantingen ...	29 358 390
N. 29. — Moderniseren te Baillonville ...	14 129 625
N. 47. — Onderdoorgang te Houx ...	51 874 261
N. 375. — Verbetering te Florennes ...	3 544 538
N. 739. — Keumiée-Auvélais : op 4 rijstroken brengen ...	77 061 792

ANNEXE 19 (suite)

Province de Hainaut

Route express : N. 746. — Dottignies-Armentières ...	164 853 098
N. 61. — Section Basècles-Hautrage ...	56 166 683
N. 392. — Amélioration Péruwelz-Antoing ...	31 318 248
N. 188. — Hautrage-Pommerœul ...	184 348 095
N. 71. — Section Froyennes-Warcoing (1 ^{re} partie) ...	128 035 641
N. 634. — Tronçon Trivières-Strépy ...	52 925 943
N. 401. — Modernisation des Boulevard Masson & Kennedy ...	35 871 477
Plantations ...	17 332 400
N. 21. — Gilly : carrefour des « Quatre Bras » ...	14 368 074
N. 56. — Lessines : N. 56 & N. 57 ...	17 379 851
N. 5. — Modernisation traversée de Mellet ...	15 255 340
N. 56. — Aménagements routiers à Brugelette, Attre, Chièvres et Maffle ...	15 897 561

Province de Liège

N. 3. — Clermont-Battice ...	20 918 131
N. 23. — Ouffet ...	6 054 738
N. 29. — Remouchamps-Aywaille ...	30 271 444
N. 32. — Spa-Francorchamps ...	28 250 822

N. 35. — Ehein-Méan :

— Modernisation à Neupré (Ehein) ...	20 628 220
— Ehein-St-Séverin : mise à 4 voies ...	28 139 252
— Soheit-Tinlot-Terwagne ...	61 136 866

N. 41. — Huy-Modave ...	26 521 647
N. 43. — Traverse de Wandre ...	16 266 849
N. 437. — Traverse de Verviers ...	8 978 150
N. 443. — Stoumont-Theux (partie) ...	19 918 968
N. 17. — Herstal-Vivegnis ...	18 165 818
N. 441. — Remouchamps-Louveigné ...	17 876 274
Plantations ...	6 473 141
N. 620. — Aménagement carrefour à Angleur ...	1 065 558
N. 34. — Modernisation à Comblain-au-Pont et Hamoir ...	11 449 639

N. 18. — Rectification virage dangereux à Bassenge ...

N. 27. — Aménagement de la section Amblève-Ondenval ...

N. 33. — Angleur : modernisation de la voirie ...

N. 36. — Modernisation à Seraing (Ougrée-Boncelles) 2^e partie ...

N. 205. — Stavelot et Malmédy — Terrassements et ouvrages d'art ...

126 647 282

Province de Luxembourg

N. 15. — Modernisation de la section Bastogne-Noville ...	36 787 109
N. 34. — Modernisation de la section Hotton-Rendeux ...	30 013 937
N. 34. — Section Tohogne-Hamoir ...	37 423 603
N. 34. — Bastogne-Laroche, modernisation entre BK 3 et 5 ...	20 561 075
N. 44. — Modernisation de la section Vance-Etalle ...	136 083 370
N. 44. — Modernisation entre BK 53 et 58 ...	76 066 288
N. 46. — Modernisation entre Grupont et St-Hubert (achèvement) ...	10 421 344
N. 50. — Modernisation entre les cumulées 18.250 et 19.270 ...	36 430 631
Barrières de sécurité et écran anti-neige ...	10 240 242
Plantations ...	18 576 310
N. 48. — Modernisation des carrefours N. 48 et N. 123 à Arlon ...	1 431 610
N. 4. — Construction pont à Ortheuville ...	24 221 077
N. 35. — Modernisation traverse de On ...	27 648 799
N. 41. — Aménagement parking à Barvaux ...	5 229 548

Province de Namur

N. 35. — Achèvement du contournement de Somme-Leuze ...	355 105 551
N. 49. — Rochefort-Ciney (1 ^{re} phase) ...	24 697 798
N. 424. — Champion-Wasseiges ...	22 192 003
N. 531. — Pont de Lustin sur la Meuse ...	103 207 979
Route Charlemagne : Viaduc à Dinant ...	799 580 302
Plantations ...	29 358 390
N. 29. — Modernisation à Baillonville ...	14 129 625
N. 47. — Passage inférieur à Houx ...	51 874 261
N. 375. — Amélioration à Florennes ...	3 544 538
N. 739. — Keumiée-Auvélais : mise à 4 bandes ...	77 061 792

BIJLAGE 19 (vervolg)

N. 36. — Afbraak en heropbouw van de brug van Si- lenrieux	21 840 212
N. 482. — Seilles — toegangen	5 085 522

Gemeenschappelijke uitgaven van alle provinciën

I. AUTOSNELWEGEN

Openbare verlichting	29 000 000
-----------------------------	------------

II. WEGEN

Verlichte richtingssignalisatie	20 837 613
Lichtseininstallaties	266 200 000
Openbare verlichting	407 542 885

ANNEXE 19 (suite)

N. 36. — Démolition et reconstruction du pont de Si- lenrieux	21 840 212
N. 482. — Seilles — rampes d'accès	5 085 522

Dépenses communes à toutes les provinces

I. AUTOROUTES

Eclairage public	29 000 000
-------------------------	------------

II. ROUTES

Signalisation lumineuse directionnelle	20 837 613
Signalisation lumineuse	266 200 000
Eclairage public	407 542 885

BIJLAGE 20

Overzichtelijke tabellen van de diverse premies en toelagen inzake huisvesting
(1 januari 1978)

A. De bouwpremie

Bijzonderheden	VLAAMS GEWEST	BRUSSELS GEWEST	WAALS GEWEST						
	K. B. 14.8.1975 (B. S. 30.8.1975), gewijzigd bij het K. B. 10.8.1976 (B. S. 21.8.1976)	K. B. 10.8.1967 (B. S. 22.8.1967), gewijzigd bij de K. B. van 4.2.1968 (B. S. 14.2.1968), 22.11.1968 (B. S. 27.11.1968), 7.7.1969 (B. S. 10.7.1969), 28.10.71 (B. S. 6.11.1971), 17.4.1972 (B. S. 28.4.1972), 3.4.1973 (B. S. 18.5.1973), 2.7.1973 (B. S. 13.7.1973), 27.7.1973 (B. S. 24.8.1973), 28.12.1973 (B. S. 2.2.1974) en 10.8.1976 (B. S. 21.8.1976)	K. B. 27.4.1977 (B. S. 29.6.1977)						
Maximumbedrag premie	60 000 F — 1 slaapkamer : 32 500 F + 20 000 F (aanvraag tussen 1.9.1975 en 29.2.1976; ruwbouw na 31.8.1975)	60 000 F — 1 slaapkamer 32 500 F	A. 70 000 F : alleenstaande woning B. 100 000 F : groepsbouw : dubbelwoning C. 80 000 F : groepsbouw						
— verhoging per kind ten laste	20 %	20 %	20 % 1 ^{ste} en 2 ^e kind 25 % vanaf 3 ^e kind						
Maximumbedrag inkomsten	Belastbaar inkomen aanvrager (+ echtgenote) van voorlaatste jaar dat jaar van premieaanvraag voorafgaat								
Basisindex 108,87	Maximum 180 000 F		Maximum 200 000 F						
Index 169,91 (1)	Maximum 280 800 F		312 000 F						
— verhoging per kind ten laste	12 000 F		30 000 F 1 ^{ste} en 2 ^e kind — 40 000 F vanaf 3 ^e						
Basisindex 108,87	18 700 F		46 800 F						
Index 169,91 (1)			62 400 F						
Degressieve premie in omgekeerde verhouding inkomsten		Basisindex 108,87 (max.)	Index 169,91 (max.)						
	60 000 F	32 500 F	180 000 F	280 800 F	A. 70 000 F	B. 100 000 F	C. 80 000 F	200 000 F	312 000 F
	50 000 F	27 000 F	190 000 F	290 800 F	60 000 F	80 000 F	70 000 F	210 000 F	322 000 F
	35 000 F	19 000 F	200 000 F	300 800 F	40 000 F	60 000 F	50 000 F	220 000 F	332 000 F
	20 000 F	11 000 F	210 000 F	310 800 F	20 000 F	40 000 F	30 000 F	230 000 F	342 000 F
Speciale voorwaarden :									
— voor jonggehuwden	aftrok 40 % voor minder dan 6 jaar gehuwden		aftrok 40 % voor minder dan 4 jaar gehuwden		+ 50 % voor minder dan 8 jaar gehuwden				
— voor mijnwerkers									
Maximum toegelaten oppervlakte	GEEN INKOMSTENGRENZEN								
	85 m ² VOOR EENGEZINSWONINGEN								
	65 m ² VOOR APPARTEMENTEN								

(1) Index op 1.12.1977.

ANNEXE 20

Tableaux synoptiques des diverses primes et allocations en matière de logement
(1^{er} janvier 1978)

A. Prime à la construction

Généralités	REGION FLAMANDE	REGION BRUXELLOISE	REGION WALLONNE																																										
	A. R. 14.8.1975 (M. B. 30.8.1975), modifié par l'A. R. 10.8.1976 (M. B. 21.8.1976)	A. R. 10.8.1967 (M. B. 22.8.1967), modifié par les A. R. des 4.2.1968 (M. B. 14.2.1968), 22.11.1968 (M. B. 27.11.1968), 7.7.1969 (M. B. 10.7.1969), 28.10.1971 (M. B. 6.11.1971), 17.4.1972 (M. B. 28.4.1972), 3.4.1973 (M. B. 18.5.1973), 2.7.1973 (M. B. 13.7.1973), 27.7.1973 (M. B. 24.8.1973), 8.12.1973 (M. B. 2.2.1974) et 10.8.1976 (M. B. 21.8.1976)	A. R. 27.4.1977 (M. B. 29.6.1977)																																										
Montant maximum de la prime	60 000 F — 1 chambre à coucher : 32 500 F + 20 000 F (demande entre le 1.9.1975 et le 29.2.1976; gros œuvre après le 31.8.1975)	60 000 F — 1 chambre à coucher : 32 500 F	A. 70 000 F : construction isolée B. 100 000 F : construction groupée d'habitations jointives C. 80 000 F : construction groupée d'habitations non jointives																																										
— majoration par enfant à charge	20 %	20 %	secteur privé 20 % jusqu'au deuxième 25 % à partir du troisième																																										
Montant maximum des revenus	Revenus imposables du demandeur (+ conjoint) de l'avant-dernière année précédant celle de la demande de prime																																												
Indice de base 108,87	180 000 F maximum		200 000 F maximum																																										
Indice 169,91 (1)	280 800 F		312 000 F																																										
— majoration par enfant à charge	12 000 F		30 000 F 1 ^{er} , 2 ^e enfant																																										
Indice 169,91 (1)	18 700 F		40 000 F à partir du 3 ^e																																										
Prime dégressive selon les revenus	<table><tr><td></td><td>Indice de base 108,87 (max.)</td><td>Indice 169,91 (max.)</td></tr><tr><td>60 000 F</td><td>32 500 F</td><td>180 000 F</td></tr><tr><td>50 000 F</td><td>27 000 F</td><td>190 000 F</td></tr><tr><td>35 000 F</td><td>19 000 F</td><td>200 000 F</td></tr><tr><td>20 000 F</td><td>11 000 F</td><td>210 000 F</td></tr></table>			Indice de base 108,87 (max.)	Indice 169,91 (max.)	60 000 F	32 500 F	180 000 F	50 000 F	27 000 F	190 000 F	35 000 F	19 000 F	200 000 F	20 000 F	11 000 F	210 000 F	<table><tr><td></td><td>Indice de base (max.)</td><td>Indice (max.)</td></tr><tr><td>A. 70 000 F</td><td>200 000 F</td><td>312 000 F</td></tr><tr><td>B. 100 000 F</td><td>210 000 F</td><td>322 000 F</td></tr><tr><td>C. 80 000 F</td><td>220 000 F</td><td>332 000 F</td></tr><tr><td>60 000 F</td><td>230 000 F</td><td>342 000 F</td></tr><tr><td>80 000 F</td><td></td><td></td></tr><tr><td>60 000 F</td><td></td><td></td></tr><tr><td>40 000 F</td><td></td><td></td></tr><tr><td>20 000 F</td><td></td><td></td></tr></table>		Indice de base (max.)	Indice (max.)	A. 70 000 F	200 000 F	312 000 F	B. 100 000 F	210 000 F	322 000 F	C. 80 000 F	220 000 F	332 000 F	60 000 F	230 000 F	342 000 F	80 000 F			60 000 F			40 000 F			20 000 F		
	Indice de base 108,87 (max.)	Indice 169,91 (max.)																																											
60 000 F	32 500 F	180 000 F																																											
50 000 F	27 000 F	190 000 F																																											
35 000 F	19 000 F	200 000 F																																											
20 000 F	11 000 F	210 000 F																																											
	Indice de base (max.)	Indice (max.)																																											
A. 70 000 F	200 000 F	312 000 F																																											
B. 100 000 F	210 000 F	322 000 F																																											
C. 80 000 F	220 000 F	332 000 F																																											
60 000 F	230 000 F	342 000 F																																											
80 000 F																																													
60 000 F																																													
40 000 F																																													
20 000 F																																													
Conditions spéciales :																																													
— pour les jeunes ménages	moins de 6 ans de mariage : abattement de 40 %	moins de 4 ans de mariage : abattement de 40 %	moins de 8 ans de mariage : + 50 %																																										
— pour les ouvriers mineurs																																													
Superficie habitable maximum	PAS DE CONDITIONS DE REVENUS 85 m ² S'IL S'AGIT D'UNE MAISON UNIFAMILIALE 65 m ² S'IL S'AGIT D'UN APPARTEMENT																																												

(1) Indice 1.12.1977.

Bijzonderheden	VLAAMS GEWEST	BRUSSELS GEWEST	WAALS GEWEST
— verhogingen inzake oppervlakte	a) + 10 m ² voor ieder ongehuwd kind van de aanvrager of van zijn echtgenote dat met hem onder hetzelfde dak woont b) + 10 m ² voor iedere ascendent van de aanvrager of van zijn echtgenote die ten minste zes maanden met de aanvrager onder hetzelfde dak woont c) + 20 m ² voor aanvrager die minder dan zes jaar gehuwd is of wiens jongste kind geen zes jaar oud is op datum aanvraag	a) + 15 m ² voor ieder ongehuwd kind van de aanvrager of van zijn echtgenote dat met hem onder hetzelfde dak woont b) + 15 m ² voor ieder ascendant van de aanvrager of van zijn echtgenote die ten minste zes maanden met de aanvrager onder hetzelfde dak woont c) + 45 m ² voor aanvrager die minder dan 8 jaar gehuwd is of wiens jongste kind nog geen 8 jaar oud is op datum aanvraag	a) + 15 m ² voor ieder ongehuwd kind van de aanvrager of van zijn echtgenote dat met hem onder hetzelfde dak woont b) + 15 m ² voor ieder ascendant van de aanvrager of van zijn echtgenote die ten minste zes maanden met de aanvrager onder hetzelfde dak woont c) + 45 m ² voor aanvrager die minder dan 8 jaar gehuwd is of wiens jongste kind nog geen 8 jaar oud is op datum aanvraag
Lokaal beroepsdoeleinden	Oppervlakte komt niet in aanmerking voor berekening totale oppervlakte — bewijs uitoefening beroep voorleggen (handels- of ambachtsregister)	maximum 30 m ²	Oppervlakte komt niet in aanmerking voor berekening totale oppervlakte — bewijs uitoefening beroep voorleggen (handels- of ambachtsregister)
Bezit andere woning	Aanvrager noch echtgenote mogen woning in volle eigendom of vruchtgebruik bezitten		
— uitzondering	a) uiteraard ongezonde of overbevolkte woning (bewonen) b) één of meer op het bouwterrein gelegen woningen die uiteraard ongezond zijn		
— aan te gane verbintenis	— ongezonde woning(en) uiteraard: slopen of niet meer als woongelegenheid laten dienen — ongezonde woning door overbevolking: te koop stellen		
Aanvraag premie	vóór het betrekken van de woning — per aangetekende zending		
	— en nadat de aanvrager en/of zijn echtgenoot in geval van oprichting van een woning de volle eigendom van of voldoende rechten op het bouwterrein bekomen hebben om bepaalde verbintenissen te kunnen naleven of in geval van verwerving van een woning, de volle eigendom ervan bezitten	—	— en nadat de aanvrager en/of zijn echtgenoot de volle eigendom van of voldoende rechten op het bouwterrein hebben verkregen om bepaalde verbintenissen te kunnen naleven
Gespreide premie	—	premie betaalbaar over 10 jaar + gewaarborgde lening met maximum 200 000 F	—

Généralités	REGION FLAMANDE	REGION BRUXELLOISE	REGION WALLONNE
— majorations	a) + 10 m² pour chaque enfant célibataire du dem. ideoeur ou de son conjoint, et qui habite sous le même toit que le demandeur b) + 10 m² pour chacun des ascendants du demandeur ou de son conjoint, s'il cohabite avec le demandeur depuis six mois au moins c) + 20 m² au demandeur marié depuis moins de six ans, ou dont l'enfant dernier-né est âgé de moins de six ans à la date de la demande	c) + 20 m² au demandeur marié depuis moins de quatre ans, ou dont l'enfant dernier-né est âgé de moins de quatre ans à la date de la demande	a) + 15 m² pour chaque enfant non marié du demandeur ou de son conjoint, et qui habite sous le même toit que le demandeur b) + 15 m² pour chacun des ascendants du demandeur ou de son conjoint, s'il cohabite avec le demandeur depuis six mois au moins à la date de la demande c) + 45 m² pour le demandeur marié depuis moins de huit ans à la date de la demande, ou dont l'enfant dernier-né est âgé de moins de huit ans à cette même date
Local utilisé à des fins professionnelles	Superficie n'intervient pas dans le calcul de la superficie totale — preuve de l'exercice de la profession (registre de commerce ou de l'artisanat)	30 m ² maximum	Superficie n'intervient pas dans le calcul de la superficie totale — preuve de l'exercice de la profession (registre de commerce ou de l'artisanat)
Condition patrimoniale	Ni le demandeur, ni son conjoint ne peuvent posséder entièrement un autre logement en propriété ou en usufruit		
— exceptions	a) occupation d'un logement insalubre par nature ou insalubre par surpeuplement b) un ou plusieurs logements situés sur le terrain à bâtir et considérés comme insalubres par nature		
— engagements	— logement insalubre par surpeuplement : le(s) démolir ou ne plus le(s) faire servir de logement — logement(s) insalubre(s) par nature : le mettre en vente		
Demande de prime	avant l'occupation du logement — sous pli recommandé		
	— s'il s'agit de la construction d'un logement, après que le demandeur et/ou son conjoint ont obtenu la pleine propriété du terrain sur lequel il doit être bâti ou ont acquis, sur ce terrain, des droits suffisants pour pouvoir respecter certains engagements, ou s'il s'agit de l'acquisition d'un logement après qu'ils ont acquis la pleine propriété de ce dernier	—	— si le demandeur et/ou son conjoint ont obtenu la pleine propriété du terrain sur lequel l'habitation doit être construite, ou ont acquis sur ce terrain des droits suffisants pour être à même de respecter les engagements fixés
Prime fractionnée	—	prime payable en 10 ans + prêt garanti : max. 200 000 F	—

B. De aankooppremie

Bijzonderheden	VLAAMS GEWEST K. B. 23.2.1976 (B. S. 12.3.1976)				BRUSSELS GEWEST K. B. (10.8.1967 (B. S. 22.8.1967), gewijzigd bij de K. B. 4.2.1968 (B. S. 14.2.1968), 22.11.1968 (B. S. 27.11.1968), 7.7.1969 (B. S. 10.7.1969), 28.10.1971 (B. S. 6.11.1971), 17.4.1972 (B. S. 28.4.1972), 2.7.1973 (B. S. 13.7.1973), 28.12.1973 (B. S. 2.2.1974)				WAALS GEWEST K. B. 27.4.1977 (B. S. 29.6.1977)			
Maximumbedrag premie	32 500 F 60 000 F aanvraag bouw na 31.3.1972				A. gebouwd na 9.5.1940 : 32 500 F 60 000 F, aanvraag bouw na 31.3.1972 B. gebouwd vóór 10.5.1940 : 10 % van de ver- koop prijs				A. 70 000 F alleenstaande woning B. 100 000 F groepsbouw : dubbelwoonst } Openbare bouw- C. 80 000 F groepsbouw } maatschappij			
— verhoging per kind ten laste	20 %				20 %				20 % 1 ^{ste} en 2 ^e kind 25 % vanaf 3 ^e kind			
Maximum bedrag inkomsten	Belastbaar inkomen aanvrager (+ echtgenote) van voorlaatste jaar dat jaar van premieaanvraag voorafgaat											
Basisindex 108,87					Maximum 180 000 F				Maximum 200 000 F			
Index 169,91 (1)					280 800 F				312 000 F			
— verhoging per kind ten laste												
Basisindex 108,87					12 000 F				30 000 F 1 ^{ste} en 2 ^e kind — 40 000 F vanaf 3 ^e			
Index 169,91 (1)					18 700 F				46 800 F 62 400 F			
Degressieve premie voorzien in omgekeerde verhouding in- komsten	32 500 F	60 000 F	Basisindex (max.)	Index (max.)	A. 32 500 F	60 000 F	B. 10 % verkoop prijs	A. 70 000 F	B. 100 000 F	C. 80 000 F	Basis- index (max.)	Index (max.)
	27 000 F	50 000 F		280 800 F	27 000 F	50 000 F	8,5 % verkoop prijs	60 000 F	80 000 F	70 000 F	200 000 F	312 000 F
	19 000 F	35 000 F		290 800 F	19 000 F	35 000 F	7 % verkoop prijs	40 000 F	60 000 F	50 000 F	210 000 F	322 000 F
	11 000 F	20 000 F		300 800 F	11 000 F	20 000 F	5 % verkoop prijs	20 000 F	40 000 F	30 000 F	220 000 F	332 000 F
				310 800 F							230 000 F	342 000 F
						</						

(1) Index op 1.12.1977.

B. Prime à l'achat

Généralités	REGION FLAMANDE A. R. 23.2.1976 (M. B. 12.3.1976)				REGION BRUXELLOISE A. R. 10.8.1967 (M. B. 22.8.1967), modifié par les A. R. des 4.2.1968 (M. B. 14.2.1968), 22.11.1968 (L. B. 27.11.1968), 7.7.1969 (M. B. 10.7.1969), 28.10.1971 (M. B. 6.11.1971), 17.4.1972 (M. B. 28.4.1972), 2.7.1973 (M. B. 13.7.1973 et 28.12.1973 (M. B. 2.2.1974)				REGION WALLONNE A. R. 27.4.1977 (M. B. 29.6.1977)					
Montant maximum de la prime	32 500 F 60 000 F construction entamée après le 31.3.1972				A. après le 9.5.1940 : 32 500 F 60 000 F construction entamée après le 31.3.1972 B. après le 10.5.1940 : 10 % du prix de vente				A. 70 000 F : habitation isolée B. 100 000 F : construction groupée d'habitations jointives C. 80 000 F : construction groupée d'habitations non jointives } secteur public					
— majoration par enfant à charge	20 %				20 %				20 % jusqu'au deuxième 25 % à partir du troisième					
Montant maximum des revenus	Revenus imposables du demandeur (+ conjoint), de l'avant-dernière année précédant celle de la demande de prime													
Indice de base 108,87					180 000 F maximum				200 000 F maximum					
Indice 169,91 (1)					280 800 F				312 000 F					
— majoration par enfant à charge														
Indice de base 108,87					12 000 F				30 000 F 1 ^{er} , 2 ^e enfant — 40 000 F à partir du 3 ^e					
Indice 169,91 (1)					18 700 F				46 800 F 62 400 F					
Prime dégressive selon les revenus			Indice de base (max.)	Indice (max.)						Indice de base (max.)		Indice (max.)		
	32 500 F	60 000 F	180 000 F	280 800 F	A. 32 500 F	60 000 F	B. 10 %	prix de vente	A. 70 000 F	B. 100 000 F	C. 80 000 F	200 000 F	312 000 F	
	27 000 F	50 000 F	190 000 F	290 800 F	27 000 F	50 000 F	8,5 %	prix de vente	60 000 F	80 000 F	70 000 F	210 000 F	322 000 F	
	19 000 F	35 000 F	200 000 F	300 800 F	19 000 F	35 000 F	7 %	prix de vente	40 000 F	60 000 F	50 000 F	220 000 F	332 000 F	
	11 000 F	20 000 F	210 000 F	310 800 F	11 000 F	20 000 F	5 %	prix de vente	20 000 F	40 000 F	30 000 F	230 000 F	342 000 F	
					Indice de base (max.)		Indice 169,91 (max.)							
					180 000 F		280 000 F							
					190 000 F		290 800 F							
					200 000 F		300 800 F							
					210 000 F		310 800 F							
Conditions spéciales :														
— pour les jeunes ménages	moins de 6 ans de mariage : abattement de 40 %				moins de 4 ans de mariage : abattement de 40 %				moins de 8 ans de mariage : augmentation de 50 %					
— pour les ouvriers mineurs														
	PAS DE CONDITIONS DE REVENUS													

(1) Indice 1.12.1977.

Bijzonderheden	VLAAMS GEWEST	BRUSSELS GEWEST	WAALS GEWEST
Voorwaarden betreffende de te verkopen woning	Moeten als volwaardige woongelegenheid bevonden worden door de Minister tot wiens bevoegdheid de huisvesting behoort, rekening houdend met samenstelling gezin kandidaat-kopers : a) de door de N. M. H., de N. L. M. en hun erkende vennootschappen te verkopen woningen die niet voor hun rekening werden gebouwd b) de door de gemeenten, intercommunale verenigingen en de C. O. O.'s te verkopen woningen die vóór 10 mei 1940 werden gebouwd — De andere door de onder b) vermelde instellingen te verkopen woningen moeten beantwoorden aan maximum voorzien bij bouwpremie (zie tabel A)	a) woningen vóór 10 mei 1940 gebouwd door gemeenten, intercommunale vereniging, C. O. O.'s — Woningen na 9 mei 1940 gebouwd moeten beantwoorden aan maxima voorzien bij bouwpremie (zie tabel A) (gemeenten, intercommunale verenigingen, C. O. O.'s)	a) — de door de N. M. H., de N. L. M. en de door hen erkende maatschappijen te verkopen woningen die niet voor hun rekening werden gebouwd — de door de gemeenten, verenigingen van gemeenten en C. O. O.'s te verkopen woningen die vóór 10 mei 1940 werden gebouwd
Bezit andere woning — uitzondering	Aanvrager noch echtgenote mogen andere woning in volle eigendom of vruchtgebruik bezitten — ongezonde woning uiteraard : slopen of niet meer als woongelegenheid laten dienen — ongezonde woning door overbevolking : te koop stellen : zodra de woning waarvoor de premie wordt verleend is aangekocht		
Gespreide premie	—	premie betaalbaar over 10 jaar + gewaarborgde lening met maximum 200 000 F	—
			zodra de met genot van de premie verworven woning betrokken wordt

Généralités	REGION FLAMANDE	REGION BRUXELLOISE	REGION WALLONNE
Conditions relatives aux logements à vendre	Le Ministre, ayant le logement dans ses attributions doit avoir jugé comme présentant des conditions d'habitabilité suffisantes, compte tenu de la composition de la famille des candidats acquéreurs : a) les logements à vendre par la S. N. L., la S. N. T. et leurs sociétés agréées lorsqu'ils n'ont pas été construits pour leur compte b) les logements à vendre par les communes, les associations intercommunales et les C. A. P., lorsqu'ils ont été construits avant le 10 mai 1940 — Les autres logements à vendre par les institutions reprises au b) doivent répondre aux maxima prévus par la prime à la construction (voir tableau A)	a) les habitations construites avant le 10 mai 1940 par une commune, association intercommunale, C. A. P. — Les habitations construites après le 9 mai 1940 doivent répondre aux maxima prévus par la prime à la construction (voir tableau A) (communes, intercommunales et C. A. P.)	a) — les habitations à vendre par la S. N. L., S. N. T. et leurs sociétés agréées qui n'ont pas été construites pour leur compte — les habitations à vendre par les communes, les intercommunales et les C. A. P., qui ont été construites avant le 10 mai 1940
Occupation d'un autre logement — exceptions	Le demandeur ni son conjoint ne peuvent posséder entièrement un autre logement en propriété ou en usufruit — logement(s) insalubre(s) par nature : le(s) démolir ou ne plus le(s) faire servir de logement — logement insalubre par surpeuplement : le mettre en vente : dès l'achat du logement donnant lieu à l'octroi de la prime		
Prime fractionnée	—	prime payable en 10 ans % prêt garanti : 200 000 F maximum	dès l'occupation de l'habitation acquise avec le bénéfice de la prime

C. De saneringspremie — Lening

Bijzonderheden	VLAAMS GEWEST K. B. 14.8.1975 (B. S. 30.8.1975)	BRUSSELS GEWEST K. B. 15.4.1977 (B. S. 17.5.1977)	WAALS GEWEST K. B. 22.2.1977 (B. S. 5.3.1977), gewijzigd bij K. B. 18.5.1977 (B. S. 26.5.1977)
Begunstigden	a) eigenaar-bewoner of mede-eigenaar-bewoner die woning betreft of zal betrekken zodra de saneringswerken voltooid zijn b) eigenaar-niet bewoner, die een hem toebehoorende woning saneert en aan een derde het recht van gebruik en genot van de woning heeft verleend of zal verlenen c) huurder	b) eigenaar of mede-eigenaar die de door een derde bewoonde of te betrekken woning saneert c) huurder	b) eigenaar-niet bewoner : de eigenaar die door een derde bewoonde woning saneert c) huurder
Saneringspremie			
Max. bedrag premie	20 % van de geraamde kostprijs van de werken met max. 50 000 F	A. 30 % kostprijs werken B. 25 % kostprijs werken C. 20 % kostprijs werken D. 15 % kostprijs werken met max. 75 000 F	A. 1/3 van de kostprijs der werken met max. 40 000 F B. max. 100 000 F (inkomstengrens en bezitsvoorwaarden, zie verder) en begrensd tot 2/3 kostprijs werken
— verhoging per kind ten laste	20 %	20 %	B. 20 % eerste en tweede kind 25 % vanaf derde kind
Inkomstenvoorwaarden	Inkomsten (beide echtgenoten) van voorlaatste jaar dat dit van de premie-aanvraag voorafgaat van : aanvrager (+ echtgenote)		
	Basisindex 108,87 : max. 180 000 F Index 169,91 : max. 280 800 F	Basisindex 108,87 : max. 180 000 F A. max. 180 000 F : premie 30 % kostprijs werken B. 180 001 F - 190 000 F : 25 % kostprijs werken C. 190 001 F - 200 000 F : 20 % kostprijs werken D. 200 001 F - 210 000 F : 15 % kostprijs werken Index : A. 280 800 F max. B. 290 800 F max. C. 300 800 F max. D. 310 800 F max.	B. — bewoner of diegene die woning zal betrekken na de saneringswerken — eigenaar niet bewoner A. — geen inkomstenvoorwaarden Basisindex : 108,87 B. — bewoner of diegene die woning zal betrekken na de saneringswerken : max. 200 000 F — eigenaar niet-bewoner : max. 180 000 F Index — 312 000 F max. 161,91 — 280 800 F max.
— uitzondering	Verhoging max. inkomsten met max. 30 000 F gehalveerde premie		
— verhoging per kind ten laste	Basisindex 108,87 : 12 000 F Index 169,91 : 18 700 F	Basisindex 108,87 : 12 000 F Index 169,91 : 18 700 F	Basisindex 108,87 B. — 30 000 F eerste en tweede kind — 40 000 F vanaf derde kind Index 169,91 : — 46 800 F eerste en tweede kind — 62 400 F vanaf derde kind

C. Prime à l'assainissement — Prêt

Généralités	REGION FLAMANDE A. R. 14.8.1975 (M. B. 30.8.1975)	REGION BRUXELLOISE A. R. 15.4.1977 (M. B. 17.5.1977)	REGION WALLONNE A. R. 22.2.1977 (M. B. 5.3.1977), modifié par l'A. R. 18.5.1977 (M. B. 26.5.1977)
Bénéficiaires	a) propriétaire ou copropriétaire occupant ou qui occupera le logement dès la fin des travaux d'assainissement b) propriétaire non occupant qui assainit un logement lui appartenant et qui en a concédé ou en concèdera les droits d'usage et de jouissance à un tiers c) locataire	b) le propriétaire ou le copropriétaire qui assainit l'habitation occupée ou à occuper par un tiers c) locataire	b) le propriétaire non occupant qui assainit l'habitation occupée par un tiers c) locataire
<i>Prime à l'assainissement</i>			
Montant maximum de la prime	20 % du coût estimé des travaux max. 50 000 F	A. 30 % du coût des travaux B. 25 % du coût des travaux C. 20 % du coût des travaux D. 15 % du coût des travaux max. 75 000 F	A. 1/3 du coût des travaux : max. 40 000 F B. max. porté à 100 000 F (conditions de revenus et condition patrimoniale = voir plus loin) et limité aux 2/3 du coût des travaux
— majoration par enfant à charge	20 %	20 %	B. — 20 % jusqu'au deuxième — 25 % à partir du troisième
Conditions de revenus	revenus maximum : ceux de l'avant-dernière année précédant celle de la demande de la prime demandeur + conjoint		
	Indice de base 108,87 : 180 000 F max. Indice 169,91 : 280 800 F max.	Indice de base 108,87 : 180 000 F max. A. 180 000 F max. : 30 % du coût des travaux B. 180 001 à 190 000 F max. : 25 % du coût des travaux C. 190 001 à 200 000 F max. : 20 % du coût des travaux D. 200 001 à 210 000 F max. : 15 % du coût des travaux Indice : A. 280 800 F max. B. 290 800 F max. C. 300 800 F max. D. 310 800 F max.	B. — occupant de l'habitation à assainir ou celui qui l'occupera après l'achèvement des travaux d'assainissement — propriétaire non occupant A. Pas de conditions de revenus Indice de base 108,87 B. — occupant de l'habitation à assainir ou celui qui l'occupera après l'achèvement des travaux d'assainissement : 200 000 F max. — propriétaire non occupant : 180 000 F max. Indice : — 312 000 F max. 169,91 : — 280 800 F max.
— exception	Prime réduite de moitié lorsque le maximum des revenus est dépassé d'un montant allant jusqu'à 30 000 F maximum	—	—
— augmentation par enfant à charge	Indice de base 108,87 : 12 000 F Indice 169,91 : 18 700 F	Indice de base 108,87 : 12 000 F Indice 169,91 : 18 700 F	Indice de base 108,87 B. — 30 000 F jusqu'au deuxième — 40 000 F à partir du troisième Indice 169,91 : — 46 800 F premier et deuxième — 62 400 F à partir du troisième

Speciale voorwaarden

— voor jonggehuwden

— voor mijnwerkers

Woning

Werken

Minder dan 6 jaar gehuwd : aftrek 40 %

Minder dan 4 jaar gehuwd : aftrek 40 %

Minder dan 6 jaar gehuwd : aftrek 40 %

GEEN INKOMSTENVOORWAARDEN

Als ongezond uiteraard maar vatbaar voor verbetering of als ongezond wegens overbevolking dienen te worden beschouwd op advies Gewestelijk Comité van de Huisvesting of van door Minister aangeduid persoon

Technische gebreken vertonen i.v.m. stabiliteit, vochtigheid, verluchting of verwarming

De saneringswerken moeten door de Minister toe wiens bevoegdheid de huisvesting behoort, na advies van het Gewestelijk Comité of van door Minister aangeduid persoon, van die aard bevonden worden dat de vastgestelde oorzaken van de ongezonde toestand erdoor kunnen weggenomen worden

De saneringswerken moeten, volgens de mening van de Minister tot wiens bevoegdheid de huisvesting behoort, in de woning woonomstandigheden scheppen die beantwoorden aan de huidige eisen inzake veiligheid, voorzieningen en comfort

Betrekking hebben op werken aan woning, met uitsluiting van de vertrekken bestemd voor handel of beroep

Min. kostprijs werken

75 000 F

40 000 F

40 000 F

Max. bedrag badkamer

20 000 F

20 000 F

Bezit ander woning

Premie 100 000 F : bewoner of diegene die woning zal betrekken na voltooiing der werken, mag geen woning in volle eigendom of in vruchtgebruik bezitten tenzij het de te saneren woning betreft en eventueel een woning die bij besluit van de burgemeester of door de Koning onbewoonbaar is verklaard

GewaARBorgde saneringslening

Max. bedrag

300 000 F

600 000 F

— verhoging per kind ten laste

20 %

3 % wanneer aanvrager de te saneren woning bewoont

Min. kostprijs werken

Zie hoger

100 000 F

Conditions spéciales :			
— pour les jeunes ménages	Moins de 6 ans de mariage : abattement de 40 %	Moins de 4 ans de mariage : abattement de 40 %	Moins de 6 ans de mariage : abattement de 40 %
— pour les ouvriers mineurs	PAS DE CONDITIONS DE REVENUS		
Conditions relatives au logement	Le logement doit être reconnu comme étant insalubre par nature mais améliorable ou insalubre par surpeuplement par le Comité régional ou par toute personne désignée à cette fin par le Ministre		Lacunes techniques notamment en matière de stabilité, d'humidité, d'aération ou de chauffage
Conditions relatives aux travaux	Les travaux d'assainissement doivent être jugés par le Ministre ayant le logement dans ses attributions, sur avis du Comité régional, ou de toute personne désignée à cette fin, comme étant susceptible de remédier aux causes d'insalubrité constatées		Les travaux d'assainissement doivent être jugés par le Ministre ayant le logement dans ses attributions de nature à conférer à l'habitation des conditions d'habitabilité en rapport avec les exigences actuelles en matière de sécurité, d'équipement et de confort
	Avoir trait à des travaux à exécuter au logement, à l'exclusion des pièces destinées à l'exercice d'un commerce ou d'une profession		
	—	Des allocations de loyer et d'installation peuvent être accordées au locataire d'une habitation insalubre rendue salubre par des travaux d'assainissement et qui a continué d'occuper l'habitation pendant la durée des travaux (voir tableau G)	Des allocations de loyer et d'installation peuvent être accordées aux locataires d'une habitation insalubre rendue salubre par les propriétaires et qui ont continué d'occuper l'habitation pendant la durée des travaux d'assainissement (voir tableau G)
Coût minimum des travaux	75 000 F	40 000 F	40 000 F
Montant maximum salle de bains	20 000 F	20 000 F	—
Condition patrimoniale	—	—	Prime de 100 000 F : si l'occupant de l'habitation à assainir ou qui l'occupera après l'achèvement des travaux d'assainissement n'a pas, à la date de la demande de prime, la pleine propriété ou l'usufruit entier d'une habitation, sauf s'il s'agit de l'habitation à assainir et éventuellement d'une habitation déclarée inhabitable par un arrêté du bourgmestre ou par le Roi
<i>Prêt d'assainissement garanti</i>			
Montant maximum	300 000 F	600 000 F	—
— majoration par enfant à charge	20 %	3 % par enfant à charge, lorsque le demandeur occupe le logement à assainir	—
Coût minimum des travaux	Voir plus haut	100 000 F	—

D. Verbeteringspremie

Bijzonderheden	VLAAMS GEWEST	BRUSSELS GEWEST	WAALS GEWEST
			K. B. 21.2.1977 (B. S. 5.3.1977), gewijzigd door K. B. 18.5.1977 (B. S. 26.5.1977)
Begunstigden	Deze overheidstegemoetkoming bestaat niet in het Vlaamse en in het Brusselse gewest		a) de eigenaar of de medeëigenaar die de woning bewoont, of zich ertoe verbindt de woning na de verbeteringswerken te betrekken b) de eigenaar die door een derde bewoonde woning verbetert c) de bewoner niet-eigenaar
Premiebedrag			1/3 van de kostprijs der verbeteringswerken maximum 80 000 F
— verhoging per kind ten laste			— 20 % tot en met het tweede kind — 25 % vanaf het derde kind
Opmerking			De aldus verhoogde premie mag evenwel 2/3 van de kosten van de verwezenlijkte saneringswerken niet overschrijden
Inkomstenvoorwaarden			Maximuminkomsten: deze van het voorlaatste jaar dat dit van de premieaanvraag voorafgaat: aanvrager + echtgenoot
Basisindex 108,87			— 200 000 F: aanvraag ingediend door de bewoner van de woning of degene die de woning zal betrekken
Index 169,91 (1)			— 312 000 F
Basisindex 108,87			— 180 000 F: aanvraag ingediend door de eigenaar, niet bewoner
Index 169,91 (1)			— 280 800 F
— verhoging per kind ten laste			
Basisindex 108,87			30 000 F tot en met het tweede; 40 000 F vanaf het derde
Index 169,91 (1)			46 800 F 62 400 F
Speciale voorwaarden:			
— voor jonggehuwden			minder dan 6 jaar gehuwd: aftrek van 40 %
— voor mijnwerkers			geen inkomstenvoorwaarden
Voorwaarden betreffende de woning			De verbeterbare gezonde woning moet meer dan 30 jaar geleden gebouwd zijn en het kadastraal inkomen mag op het ogenblik van de indiening van de premieaanvraag niet hoger zijn dan: — 10 000 F in de gemeenten van minder dan 5 000 inwoners — 12 000 F in de gemeenten van 5 000 tot 30 000 inwoners — 20 000 F in de gemeenten van meer dan 30 000 inwoners

(1) Index op 1.12.1977.

D. Prime à l'amélioration

Généralités	REGION FLAMANDE	REGION BRUXELLOISE	REGION WALLONNE A. R. 21.2.1977 (M. B. 5.3.1977), modifié par A. R. 18.5.1977 (M. B. 26.5.1977)
Bénéficiaires	Cette prime n'est pas prévue pour les régions flamande et bruxelloise		a) propriétaire ou copropriétaire occupant ou qui s'engage à occuper l'habitation améliorée après les travaux d'amélioration b) propriétaire non occupant qui améliore son habitation occupée par un tiers c) occupant non propriétaire
Montant de la prime			1/3 du coût des travaux d'amélioration maximum 80 000 F
— majoration par enfant à charge			— 20 % jusqu'au deuxième — 25 % à partir du troisième
Remarque			La prime ainsi calculée ne peut excéder les 2/3 du coût des travaux d'amélioration réalisés
Conditions de revenus			Revenus maximum : ceux de l'avant-dernière année précédant celle de la demande de prime : demandeur + conjoint
Indice de base 108,87			— 200 000 F : demande introduite par l'occupant du logement ou celui qui l'occupera
Indice 169,91 (1)			— 312 000 F
Indice de base 108,87			— 180 000 F : demande introduite par le propriétaire non occupant
Indice 169,91 (1)			— 280 800 F
— augmentation par enfant à charge			
Indice de base 108,87			30 000 F jusqu'au 2 ^{me} ; 40 000 F à partir du 3 ^{me}
Indice 169,91 (1)			46 800 F 62 400 F
Conditions spéciales :			moins de 6 ans de mariage : abattement de 40 %
— pour les jeunes ménages			
— pour les ouvriers mineurs			pas de conditions de revenus
Conditions relatives à l'habitation			L'habitation salubre améliorable doit être construite depuis plus de 30 ans, et le revenu cadastral ne peut pas excéder au moment de l'introduction de la demande de prime : — 10 000 F dans les communes de — de 5 000 habitants — 12 000 F dans les communes de 5 000 à 30 000 habitants — 20 000 F dans les communes de + de 30 000 habitants

(1) Indice 1.12.1977.

Bijzonderheden	VLAAMS GEWEST	BRUSSELS GEWEST	WAALS GEWEST
Voorwaarden betreffende de verbeteringswerken			De verbeteringswerken moeten volgens de mening van de Minister tot wiens bevoegdheid de huisvesting behoort, in de woning woonomstandigheden scheppen die beantwoorden aan de huidige eisen inzake voorzieningen en comfort Zich beperken tot woonvertrekken, met uitsluiting van vertrekken bestemd voor het drijven van een handel of voor de uitoefening van een beroep
Minimum kostprijs werken			40 000 F
Voorwaarden betreffende het vermogen			De bewoner van de te verbeteren woning of degene die de woning na de verbeteringswerken zal betrekken, noch zijn echtgenoot mogen een woning volledig in eigendom of in vruchtgebruik hebben tenzij het de te verbeteren woning betreft en eventueel een woning die bij besluit van de burgemeester of door de Koning onbewoonbaar is verklaard

Généralités	REGION FLAMANDE	REGION BRUXELLOISE	REGION WALLONNE
Conditions relatives aux travaux			Les travaux d'amélioration doivent être jugés par le Ministre ayant le logement dans ses attributions de nature à conférer à l'habitation des conditions d'habitabilité en rapport avec les exigences actuelles en matière d'équipement et de confort. Avoir trait à des travaux à exécuter à l'habitation à l'exclusion des pièces destinées à l'exercice d'un commerce ou d'une profession
Coût minimum des travaux			40 000 F
Condition patrimoniale			L'occupant de l'habitation à améliorer ou qui l'occupera après l'achèvement des travaux d'amélioration ni son conjoint ne peut à la date de la demande de prime, avoir la pleine propriété ou l'usufruit entier d'une habitation, sauf s'il s'agit de l'habitation à améliorer et éventuellement d'une habitation déclarée inhabitable par un arrêté du bourgmestre ou par le Roi

E. Saneringspremie voor verbeterbare ongezonde landbouwwoningen

Bijzonderheden	VLAAMS GEWEST	BRUSSELS GEWEST	WAALS GEWEST K. B. 1.12.1975 (B. S. 11.12.1976)
Rechthebbenden	Deze Rijkstussenkomst is niet voorzien in het Vlaamse en het Brusselse gewest.		Natuurlijke personen die het beroep van landbouwer uitoefenen : a) hetzij als eigenaar of medeëigenaar die de landbouwwoning bewonen of zich ertoe verbinden de woning na de saneringswerken te betrekken b) hetzij de eigenaar die de door een derde bewoonde landbouwwoning saneert c) hetzij de persoon die zonder eigenaar te zijn, de landbouwwoning saneert
Maximumbedrag premie			1/3 van de kostprijs der saneringswerken Maximum 100 000 F
— verhoging per persoon ten laste			20 %
Inkomstenvoorwaarden			Maximum inkomen : dat van het voorlaatste jaar dat de premieaanvraag voorafgaat : aanvrager + echtgenoot
Basisindex 108,87			180 000 F
Index 169,91 (1)			280 800 F
— verhoging per persoon ten laste			+ 60 000 F niet geïndexeerd
Basisindex 108,87			12 000 F
Index 169,91 (1)			18 700 F
Voorwaarden betreffende de woning			De landbouwwoning moet erkend worden als zijnde ongezond verbeterbaar door de Minister tot wiens bevoegdheid de huisvesting behoort, op advies, hetzij van het gewestelijk Comité voor de huisvesting van het gebied, hetzij van een door deze Minister daartoe aangewezen persoon
Voorwaarden betreffende de saneringswerken			De saneringswerken moeten door de Minister tot wiens bevoegdheid de huisvesting behoort van die aard worden bevonden, na advies van het Comité of de daartoe aangewezen persoon, dat de oorzaken van de ongezonde toestand van de landbouwwoning, onverschillig of deze uiteraard ongezond dan wel ongezond wegens overbevolking is, kunnen weggenomen worden. Er wordt geen rekening gehouden met werken, uitgevoerd in van het hoofdgebouw gescheiden vertrekken.
Minimum kostprijs werken			40 000 F
Voorwaarden betreffende het vermogen			De bewoner van de te saneren woning, of de persoon die de woning na de saneringswerken zal betrekken, noch zijn echtgenoot, mag een woning volledig in eigendom of in vruchtgebruik hebben, tenzij de te saneren woning bij besluit van de burgemeester of door de Koning onbewoonbaar is verklaard.

(1) Index op 1.12.1977.

E. Prime à l'assainissement d'habitations agricoles insalubres améliorables

Généralités	REGION FLAMANDE	REGION BRUXELLOISE	REGION WALLONNE A. R. 1.12.1976 (M. B. 11.12.1976)
Bénéficiaires	Cette prime n'est pas prévue pour les régions flamande et bruxelloise		Personne physique exerçant la profession d'agriculteur qui est : a) soit propriétaire ou copropriétaire(s) occupant ou qui s'engage(nt) à occuper l'habitation agricole assainie après les travaux b) soit le propriétaire qui assainit l'habitation agricole occupée par un tiers c) soit occupant non propriétaire
Montant maximum de la prime			1/3 du coût des travaux d'assainissement
— majoration par personne à charge			Maximum 100 000 F 20 %
Conditions de revenus			Revenus maximum : ceux de l'avant-dernière année précédant celle de la demande de prime : demandeur + conjoint
Indice de base 108,87			180 000 F
Indice 169,91 (1)			280 800 F
— augmentation par personne à charge			+ 60 000 F sans indexation
Indice de base 108,87			12 000 F
Indice 169,91 (1)			18 700 F
Condition relative à l'habitation			L'habitation agricole doit être reconnue comme étant insalubre améliorable par le Ministre ayant le logement dans ses attributions, sur avis, soit du Comité régional du logement du ressort, soit de toute personne désignée à cette fin par ce Ministre
Conditions relatives aux travaux			Les travaux doivent être jugés par le Ministre ayant le logement dans ses attributions, sur avis du Comité ou de la personne désignée à cette fin, aptes à remédier aux causes d'insalubrité de l'habitation agricole, que cette insalubrité soit par nature ou par surpeuplement. Il n'est pas tenu compte des travaux qui seraient effectués à des pièces distinctes du corps du logis
Coût minimum des travaux			40 000 F
Condition patrimoniale			L'occupant de l'habitation à assainir ou qui l'occupera après l'achèvement des travaux d'assainissement, ni son conjoint, ne peut à la date de la demande de prime avoir la pleine propriété ou l'usufruit entier d'une habitation sauf s'il s'agit de l'habitation à assainir ou éventuellement d'une habitation déclarée inhabitable par un arrêté du bourgmestre ou par le Roi

(1) Indice 1.12.1977.

F. Toelagen voor het slopen

Bijzonderheden	VLAAMS GEWEST	BRUSSELS GEWEST	WAALS GEWEST
	K.B. 10.8. 1967 (B. S. 22.8. 1967) gewijzigd door de K.B.'s van 28.10.1971 (B. S. 6.11.1971) en K.B. 10.3.1975 (B. S. 15.4.1975)		K. B. 23.2.1977 (B. S. 5.3.1977)
<i>Rechthebbenden</i>	De eigenaar of de medeëigenaar van de te slopen woning in zoverre dat hij een natuurlijke persoon is. Ingeval er onverdeeldheid is, duiden de medeëigenaars één onder hen of een derde aan om de toelage te ontvangen		
Maximumbedrag van de toelage	80 % van het verschil tussen, enerzijds, de verkoopwaarde van het onroerend goed vermeerderd met de sloopkosten en, anderzijds, de verkoopwaarde van de grond 40 000 F maximum		
Voorwaarden betreffende de te slopen woning	— de te slopen woning moet als ongezond erkend worden door de Minister tot wiens bevoegdheid de huisvesting behoort, op het advies van de burgemeester van de gemeente waar die woning gelegen is — de te slopen woning als ongezond en onverbeterbaar is erkend, door de Minister tot wiens bevoegdheid de huisvesting behoort, op advies van de burgemeester van de gemeente waar die woning gelegen is — de woning gedurende ten minste 6 maanden werd bewoond, tijdens de periode van drie jaar die voorafgaat aan de aanvraag om toelage — de verkoopwaarde van het onroerend goed, met inbegrip van de grond, niet meer bedraagt dan 500 000 F — de verkoopwaarde van de grond, na sloping, niet meer bedraagt dan 300 000 F — niet werd verworven onder bezwarende titel, tijdens de periode van drie jaar die aan de aanvraag voorafgaat, behoudens in geval van wederopbouw ter plaatse — de woning laatst uitsluitend als woongelegenheid heeft gediend		
	De toelage wordt niet toegekend voor het slopen van woningen, verworven of onteigend, met toepassing van artikelen 66 en 69 van de Huisvestingscode, of van woningen onteigend op grond van enige andere wetsbepaling of verordening		De toelage wordt niet toegekend voor het slopen van woningen, welke behoren tot een groep woningen die aangekocht of onteigend werden met het oog op de sloping ervan bij toepassing van de artikelen 74 en 75 van de Huisvestingscode

F. Allocation de démolition

Généralités	REGION FLAMANDE	REGION BRUXELLOISE	REGION WALLONNE
	A. R. 10.8.1967 (M. B. 22.8.1967), modifié par les A. R. des 28.10.1971 (M. B. 6.11.1971) et 10.3.1975 (M. B. 15.4.1975)		A. R. 23.2.1977 (M. B. 5.3.1977)
Bénéficiaires	Propriétaire ou copropriétaire de l'habitation à démolir pour autant qu'il soit une personne physique Lorsqu'il y a indivision, les copropriétaires désignent l'un d'entre eux ou un tiers pour recevoir l'allocation		
Montant maximum de l'allocation	80 % de la différence entre, d'une part, la valeur vénale de l'immeuble majorée des frais de démolition et, d'autre part, la valeur vénale du terrain 40 000 F		
Conditions relatives à l'habitation à démolir	— être reconnue insalubre par le Ministre ayant le logement dans ses attributions sur avis du bourgmestre de la commune où cette habitation est située — être reconnue insalubre non améliorable par le Ministre ayant le logement dans ses attributions, sur avis du bourgmestre de la commune où cette habitation est située — avoir été habitée pendant 6 mois au moins au cours de la période de trois années précédant la demande d'allocation — la valeur vénale du bien, terrain compris, ne dépasse pas 500 000 F — la valeur vénale du terrain, après démolition, ne dépasse pas 300 000 F — n'avoir pas été acquise à titre onéreux au cours de la période de trois années précédant la demande, sauf en cas de reconstruction sur place — n'avoir pas servi en dernier lieu à un usage autre que le logement L'allocation n'est pas accordée pour la démolition des habitations acquises ou expropriées en application des articles 66 et 69 du Code du logement, ou expropriées en vertu de toute autre disposition légale ou réglementaire L'allocation n'est pas accordée pour la démolition des habitations faisant partie d'un ensemble de logements acquis ou expropriés en vue de leur démolition en application des articles 74 et 75 du Code du logement		

G. Verhuis-, huur- en installatietoelagen voor personen die een ongezonde woning ontruimen

Bijzonderheden	VLAAMS GEWEST K. B. 9.8.1976 (B. S. 1.9.1976)	BRUSSELS GEWEST K. B. 10.10.1975 (B. S. 31.10.1975), gewijzigd bij K. B. 3.6.1976 (B. S. 13.8.1976)	WAAIS GEWEST K.B. 27.4.1977 (B. S. 29.6.1977)
	Personen die een ongezonde woning hebben ontruimd om als huurder een gezonde woning te betrekken	Personen die ofwel een ongezonde woning, ofwel een woning waarvoor een onteigeningsbesluit is genomen of een sloopvergunning is afgegeven hebben ontruimd om een gezonde woning te betrekken	Personen die een ongezonde woning ontruimen of ontruimd hebben om een gezonde woning te betrekken
		De huurtoelage en de installatietoelage kunnen insgelijks worden verleend aan de huurder van een door verbouwingswerken gesaneerde ongezonde woning, die de woning tijdens de duur der werken is blijven bewonen	De huur- en installatietoelage kunnen worden toegestaan aan de huurder van een door de eigenaar gesaneerde ongezonde woning die de woning is blijven bewonen tijdens de saneringswerken
A. Verhuistoelage	Verhuis- + installatietoelage		
Max. bedrag	10 000 F	7 000 F	5 000 F
— verhoging per kind ten laste	20 %	20 % met max. toelage 12 000 F	20 % eerste en tweede kind 25 % vanaf derde kind
Doorgangswoning	—	In geval van gesubsidieerde stadsvernieuingsoperaties : 2 000 F Voorwaarden : gezonde woning	
— verhoging per kind ten laste	—	Geen inkomstenvoorwaarden	20 % eerste en tweede kind 25 % vanaf derde kind
Voorwaarden betreffende het vermogen	Aanvrager noch bij hem inwonende personen mogen een woning in eigendom of vruchtgebruik bezitten		
— uitzondering	Ongezonde niet-verbeterbare woning : woning dient gedoopt of niet meer als woongelegenhed gebruikt in het jaar volgend op de ingebruikneming gezonde woning		
Voorwaarden ontruimde woning en te betrekken woning	ZIE HUURTOELAGEN		
B. Installatietoelage			
Bedrag	Samen met verhuistoelage Zie hoger	7 000 F	5 000 F
— verhoging per kind ten laste	Zie hoger	20 % met max. toelage van 12 000 F	20 % eerste en tweede kind 25 % vanaf derde kind
Voorwaarde	—	—	Beide andere toelagen hebben verkregen
Doorgangswoning	—	2 000 F Geen inkomstenvoorwaarden	2 000 F
— verhoging per kind ten laste	—	—	20 % eerste en tweede kind 25 % vanaf derde kind

G. Allocations de déménagement, de loyer et d'installation en faveur de personnes évacuées de logements insalubres

Généralités	REGION FLAMANDE A. R. 9.8.1976 (M. B. 1.9.1976)	REGION BRUXELLOISE A. R. 10.10.1975 (M. B. 31.10.1975), modifié par l'A. R. 3.6.1976 (M. B. 13.8.1976)	REGION WALLONNE A. R. 27.4.1977 (M. B. 29.6.1977)
Bénéficiaires	Personnes qui ont quitté une habitation insalubre pour occuper, au titre de locataire, une habitation salubre	Personnes qui ont évacué, pour occuper une habitation salubre, soit une habitation insalubre, soit une habitation faisant l'objet d'un arrêté d'expropriation ou d'une autorisation de démolir Des allocations de loyer et d'installation peuvent également être octroyées au locataire d'une habitation insalubre rendue salubre par des travaux d'assainissement et qui a continué d'occuper l'habitation pendant la durée des travaux	Personnes qui quittent ou ont quitté une habitation insalubre pour occuper une habitation salubre Des allocations de loyer et d'installation peuvent être accordées aux locataires d'une habitation insalubre rendue salubre par le propriétaire et qui ont continué d'occuper l'habitation pendant la durée des travaux d'assainissement
A. Allocation de déménagement			
Montant maximum	Allocation de déménagement + d'installation : 10 000 F	7 000 F	5 000 F
— majoration par enfant à charge	20 %	20 % avec un maximum de 12 000 F	20 % jusqu'au deuxième 25 % à partir du troisième
Logement de transit	—	Lors d'une opération de rénovation urbaine : 2 000 F Condition : logement salubre	
— majoration par enfant à charge	—	Pas de conditions de revenus	20 % jusqu'au deuxième 25 % à partir du troisième
Condition patrimoniale	Le demandeur et les personnes qui cohabitent avec lui ne peuvent posséder entièrement une habitation en propriété ou en usufruit		
— exception	Habitation insalubre non améliorable : habitation doit être démolie ou ne plus servir à l'habitation dans l'année qui suit l'occupation de l'habitation salubre		
Conditions relatives à l'habitation évacuée et à l'habitation prise en location	VOIR ALLOCATION DE LOYER		
B. Allocation d'installation			
Montant	Voir allocation de déménagement	7 000 F	5 000 F
— majoration par enfant à charge	Voir allocation de déménagement	20 % avec un maximum de 12 000 F	20 % jusqu'au deuxième 25 % à partir du troisième
Condition	—	—	Avoir reçu les deux autres allocations
Logement de transit	—	2 000 F Pas de conditions de revenus	2 000 F
— majoration par enfant à charge	—	—	20 % jusqu'au deuxième 25 % à partir du troisième

Bijzonderheden	VLAAMS GEWEST	BRUSSELS GEWEST	WAALS GEWEST
C. Huurtoelage			
Bedrag		Maximum 3 000 F en 1 500 F	
— verhoging per kind ten laste	20 %	20 %	20 % eerste en tweede kind 25 % vanaf derde kind
Duurtijd		6 jaar : 3 eerste jaren volledig bedrag : 3 000 F 3 volgende jaren : 1 500 F	
	Na overlijden van de rechthebbende op de huurtoelage blijft de overlevende medebewoner tot bij de afloop van de zesjarige periode de huurtoelage verder ontvangen	—	Na overlijden van de rechthebbende op de huurtoelage blijft de overlevende medebewoner de huurtoelage tot aan het einde van de periode van zes jaar verder ontvangen
Max. bedrag inkomsten	Het aan de personenbelasting onderworpen samengevoegd inkomen van aanvrager + inwonende personen van het voorlaatste jaar dat het jaar van verhuizing voorafgaat	Het aan de personenbelasting onderworpen samengevoegd inkomen van aanvrager + inwonende personen tijdens het voorlaatste jaar dat het jaar van de aanvraag voorafgaat	Het aan de personenbelasting onderworpen samengevoegd inkomen van aanvrager + inwonende personen tijdens het voorlaatste jaar dat het jaar van verhuizing voorafgaat
		Basisindex 108,87 = maximum 150 000 F Index 169,91 = 234 000 F	
— uitzonderingen	—	—	a) 180 000 F prioriteit bewoners gesan. won. erk. bouwm.
	b) geen inkomstenvoorwaarden voor mijnwerkers en voor bemanning Belgische vissersvaartuigen		
Verhogingen	Basisindex 108,87 : 12 000 F		30 000 F eerste en tweede kind — 40 000 F vanaf derde kind
— kinderen ten laste	Index 169,91 : 18 700 F		46 800 F 62 400 F
— inwonende personen	—	Basisindex 108,87 : 50 000 F Index 169,91 : 78 000 F	
Voorwaarde voor wat de ont-ruimde woning betreft	a) niet verbeterbare ongezonde woning, door Koning of burgemeester onbewoonbaar verklaard of waarvoor slooptoelage wordt toegekend ofwel door de Minister als dusdanig erkend Op advies van — Gewestelijk Comité — erkende sociale dienst — door Minister erkend ambtenaar b) ongezonde woning wegens overbevolking waarvoor burgemeester een besluit heeft genomen		
		VERBETERBARE ONGEZONDE WONING	
		c) op advies van : — Gewestelijk Comité — erkende sociale dienst — door Minister erkend ambtenaar d) woning waarvoor een onteigeningsbesluit is genomen of een sloopvergunning is afgegeven	(zolang verbeteringswerken niet zijn uitgevoerd)
	— beantwoorden aan normen inzake bewoonbaarheid		
Voorwaarde voor wat de te betrekken woning betreft	— ofwel toebehoren aan een bouwmaatschappij erkend door de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting of aan de N.M.H. zelf		— de in huur genomen woning zal als gezonde woning beschouwd worden indien enquête niet uitgevoerd werd binnen een termijn van zestig dagen
Doorgangswoning		—	Toekenning huurtoelage zoals hierboven bepaald, tijdens de duur van de vernieuwingsoperaties en tot het einde ervan

Généralités	REGION FLAMANDE	REGION BRUXELLOISE	REGION WALLONNE
<i>C. Allocation de loyer</i>			
Montant		Maximum 3 000 F et 1 500 F	
— majoration par enfant à charge	20 %	20 %	20 % jusqu'au deuxième 25 % à partir du troisième
Durée		6 années : 3 premières années : montant maximum 3 000 F 3 années suivantes : montant maximum 1 500 F	
	Après le décès du bénéficiaire de l'allocation-loyer, le cohabitant survivant continue à percevoir l'allocation-loyer jusqu'à la fin de la période de six ans	—	Après le décès du bénéficiaire de l'allocation-loyer, le cohabitant survivant continue à percevoir l'allocation-loyer jusqu'à la fin de la période de six ans
Revenus maximum permis	Revenus imposables cumulés du demandeur + personnes cohabitant avec lui, de l'avant-dernière année précédant celle du déménagement	Revenus imposable cumulés du demandeur + personnes cohabitant avec lui, de l'avant-dernière année précédant celle de la demande	Revenus imposables cumulés du demandeur + personnes cohabitant avec lui, de l'avant-dernière année précédant celle du déménagement
		Indice de base 108,87 : 150 000 F maximum Indice 169,91 : 234 000 F	
— exceptions	—	—	a) 180 000 F : priorités aux occupants de logements assainis par une société immobilière de service public b) pas de conditions de revenus pour les ouvriers mineurs et pour les personnes appartenant à l'équipage de bâtiments de pêche belges
Majorations	Indice de base 108,87 : 12 000 F		30 000 F premier et deuxième — 40 000 F à partir du troisième
— par enfant à charge	Indice 169,91 : 18 700 F		46 800 F 62 400 F
— par cohabitant	—	Indice de base 108,87 : 50 000 F Indice 169,91 : 78 000 F	
Conditions relatives à l'habitation évacuée	a) habitation insalubre non améliorable déclarée inhabitable par le Roi ou par le bourgmestre ou pour laquelle une allocation de démolition a été octroyée, soit reconnue comme telle par le Ministre Sur avis : — du Comité régional — d'un service social agréé à cette fin — d'un agent désigné par le Ministre b) habitation insalubre par surpeuplement pour laquelle le bourgmestre a pris un arrêté	HABITATION INSALUBRE AMELIORABLE c) reconnue comme telle par : — le Comité régional — un service social agréé à cette fin — ou un agent désigné par le Ministre d) habitation qui a fait l'objet d'un arrêté d'expropriation ou d'une autorisation de démolir	
			(aussi longtemps que les travaux d'assainissement n'ont pas été réalisés)
Conditions relatives à l'habitation à occuper	— présenter des qualités intrinsèques d'habitabilité satisfaisantes — être la propriété d'une société de construction agréée par la Société nationale du Logement ou de la Société nationale elle-même	—	— l'habitation occupée après l'évacuation de l'habitation insalubre est considérée comme salubre si l'enquête n'a pas été effectuée dans un délai de 60 jours
Logement de transit	—	—	L'attribution de l'allocation-loyer comme précisé précédemment est accordée pendant la durée de l'opération de rénovation urbaine jusqu'à son terme

H. Verhuis-, huur- en installatietoelagen ten gunste van bejaarden

Bijzonderheden	VLAAMS GEWEST K. B. 9.8.1976 (B. S. 1.9.1976)	BRUSSELS GEWEST (+ minder-validen) K. B. 10.10.1975 (B. S. 31.10.1975), gewijzigd bij het K. B. 3.6.1976 (B. S. 13.8.1976)	WAALS GEWEST (+ minder-validen) K. B. 27.4.1977 (B. S. 29.6.1977)
Begunstigden	— gezinshoofden van ten minste 65 jaar oud of van wie de echtgenoot ten minste 65 jaar oud is, die na 31 juli 1976 een woning ontruimd hebben welke niet aan hun fysieke gesteldheid is aangepast om een woning in huur te nemen die wel aan deze vereiste beantwoordt	— gezinshoofden van ten minste 60 jaar oud of van wie de echtgenoot ten minste 60 jaar oud is en die een functioneel onaangepaste woning hebben ontruimd om een functioneel aangepaste woning te betrekken — gezinshoofden die voor ten minste 66 % getroffen zijn door ontoereikendheid of vermindering van lichamelijke of geestelijke geschiktheid wegens een of meer aandoeningen, alsmede de gezinshoofden van wie de echtgenoot of een kind ten laste in dezelfde graad getroffen is door een dergelijke ontoereikendheid of vermindering van geschiktheid, die een functioneel onaangepaste woning hebben ontruimd om een functioneel aangepaste woning te betrekken — huur- en installatietoelagen kunnen eveneens worden verleend aan de huurder van een na verbouwingswerken functioneel aangepaste woning die de woning tijdens de duur der werken is blijven bewonen	— huur- en installatietoelagen kunnen eveneens worden toegekend aan de huurders van een functioneel onaangepaste woning die tot een functioneel aangepaste woning is verbouwd door de eigenaar, die de woning, tijdens de duur van de verbouwingswerken zijn blijven bewonen voorwaarde : gezinshoofden, zoals hierboven bepaald
A. Verhuistoelage	Verhuis + installatietoelagen :		
Maximum bedrag	10 000 F	7 000 F	5 000 F
— verhoging per kind ten laste	20 %	20 % met maximum toelage van 12 000 F	20 % 1 ^{ste} en 2 ^e kind 25 % vanaf 3 ^e kind
Doorgangswoning	—	In geval van gesubsidieerde stadsvernieuingsoperaties : 2 000 F — geen inkomstenvoorwaarden	20 % 1 ^{ste} en 2 ^e kind 25 % vanaf 3 ^e kind
Voorwaarden ontruimde woning en te betrekken woning		ZIE HUURTOELAGEN	
B. Installatietoelage			
Bedrag	zie hoger	7 000 F	5 000 F
— verhoging per kind ten laste		20 % met maximum toelage van 12 000 F	20 % 1 ^{ste} en 2 ^e kind 25 % vanaf 3 ^e kind
Doorgangswoning	—	In geval van gesubsidieerde stadsvernieuingsoperaties : 2 000 F — geen inkomstenvoorwaarden	20 % 1 ^{ste} en 2 ^e kind 25 % vanaf 3 ^e kind
— verhoging per kind ten laste			

H. Allocations de déménagement, de loyer et d'installation en faveur de personnes âgées

Généralités	REGION FLAMANDE A. R. 9.8.1976 (M. B. 1.9.1976)	REGION BRUXELLOISE (+ personnes handicapées) A. R. 10.10.1975 (M. B. 31.10.75), modifié par l'A. R. 3.6.1976 (M. B. 13.8.1976)	REGION WALLONNE (+ personnes handicapées) A. R. 27.4.1977 (M. B. 29.6.1977)
Bénéficiaires	— les chefs de ménage âgés de 65 ans au moins ou dont le conjoint est âgé de 65 ans au moins, qui après le 31 juillet 1976 ont quitté une habitation inadaptée à leur condition physique pour prendre en location une habitation adaptée à celle-ci	— les chefs de ménage âgés de 60 ans au moins ou dont le conjoint est âgé de 60 ans au moins et qui ont évacué une habitation fonctionnellement inadaptée en vue d'occuper une habitation fonctionnellement adaptée — les chefs de ménage atteints à 66 % au moins d'une insuffisance ou d'une diminution de capacité physique ou mentale du chef d'une ou de plusieurs affections, ainsi qu'au profit des chefs de ménage dont soit le conjoint, soit un enfant à charge, est atteint au même degré d'une telle insuffisance ou diminution de capacité, qui ont évacué une habitation fonctionnellement inadaptée en vue d'occuper une habitation fonctionnellement adaptée — l'allocation-loyer et l'allocation d'installation peuvent également être accordées au locataire d'une habitation devenue fonctionnellement adaptée après des travaux d'adaptation et qui a continué d'occuper l'habitation pendant la durée des travaux	— des allocations de loyer et d'installation peuvent être accordées aux locataires d'une habitation fonctionnellement inadaptée rendue fonctionnellement adaptée par le propriétaire et qui ont continué d'occuper l'habitation pendant la durée des travaux d'adaptation condition : chefs de ménage comme il est défini ci-avant
A. Allocation de déménagement	Allocation de déménagement + d'installation :		
Montant maximum	10 000 F	7 000 F	5 000 F
— majoration par enfant à charge	20 %	20 % avec un maximum de 12 000 F	20 % jusqu'au deuxième 25 % à partir du troisième
Logement de transit	—	Lors d'une opération de rénovation urbaine : 2 000 F	
— majoration par enfant à charge		—	20 % jusqu'au deuxième 25 % à partir du troisième
Conditions relatives à l'habitation évacuée et à l'habitation prise en location		Pas de conditions de revenus VOIR ALLOCATION-LOYER	
B. Allocation d'installation			
Montant	voir plus haut	7 000 F	5 000 F
— majoration par enfant à charge	voir plus haut	20 % avec un maximum de 12 000 F	20 % jusqu'au deuxième 25 % à partir du troisième
Logement de transit	—	Lors d'une opération de rénovation urbaine : 2 000 F	
— majoration par enfant à charge		—	20 % jusqu'au deuxième 25 % à partir du troisième
		Pas de conditions de revenus	

Bijzonderheden	VLAAMS GEWEST	BRUSSELS GEWEST	WAALS GEWEST
C. Huurtoelage			
Bedrag	maximum 3 000 F en 1 500 F	maximum 3 000 F	
— verhoging per kind ten laste	20 %	20 %	20 % 1 ^{ste} en 2 ^e kind 25 % vanaf 3 ^e kind
Duurtijd	6 jaar	6 jaar	tot overlijden aanvrager
	drie eerste jaren : volledig bedrag : 3 000 F drie volgende jaren : volledig bedrag : 1 500 F	— kan met telkens 3 jaar worden verlengd	
	— na overlijden rechthebbende op de huurtoelage blijft het nieuwe gezinshoofd tot bij de afloop van de zesjarige periode de huurtoelage verder ontvangen voor zover de woning nog als functioneel aangepast kan worden aangemerkt	— na overlijden van de rechthebbende op de huurtoelage, blijft de overlevende medebewoner voor de lopende periode de huurtoelage verder ontvangen op voorwaarde dat de woning nog als functioneel aangepast kan worden beschouwd	— na overlijden van de rechthebbende op de huurtoelage blijft de overlevende medebewoner onder dezelfde voorwaarden de huurtoelage verder ontvangen voor zover de woning nog als functioneel aangepast kan worden aangemerkt
Inkomtenvoorwaarden	Belastbaar inkomen aanvrager + inwonende personen van voorlaatste jaar dat jaar van : verhuizing voorafgaat de aanvraag voorafgaat verhuizing voorafgaat Basisindex : 108,87 : 150 000 F maximum		
— uitzonderingen	Geen inkomtenvoorwaarden voor mijnwerkers of bemanning Belgische vissersvaartuigen		
— verhogingen			
a) per kind ten laste	Basisindex 108,87 : 12 000 F		Basisindex 108,87 : 30 000 F 1 ^{ste} en 2 ^e kind — 40 000 F vanaf 3 ^e kind
b) per inwonend persoon	—		Basisindex 108,87 : 50 000 F
Voorwaarden	Als functioneel onaangepast worden beschouwd op advies, hetzij van :		
— qua ontruimde woning	a) GEWESTELIJK COMITE b) ERKENDE SOCIALE DIENST c) PERSOON AANGEDUID DOOR MINISTER		
— qua betrokken woning	— voldoen aan voorwaarden bepaald door Minister — ofwel speciaal gebouwd zijn ten behoeve van bejaarden door een bouwmaatschappij tot nut van het algemeen, een gemeente, een vereniging van gemeenten of een commissie van openbare onderstand	— als functioneel aangepast worden beschouwd door a), b) en c) hiervoor	— voldoen aan voorwaarden bepaald door Minister — ofwel speciaal ten behoeve van bejaarden gebouwd door bouwmaatschappij tot nut van het algemeen, een gemeente, een vereniging van gemeenten, of een centrum voor openbaar welzijn — de in huur genomen woning zal als functioneel aangepaste woning beschouwd worden indien enquête niet werd uitgevoerd binnen termijn van 60 dagen
Doorgangswoning	—	—	Toekenning van huurtoelage zoals hierboven vermeld tot einde vernieuwingsoperatie
Voorwaarde betreffende het bezit	De aanvrager noch de bij hem inwonende personen mogen een woning volledig in eigendom of in vruchtgebruik bezitten Afwijking : uiteraard ongezonde woning Voorwaarde : slopen of niet meer als woongelegenheden laten dienen binnen het jaar dat volgt op betrekken woning		

OPMERKING : De aanvragen, met het doel de hiervoor vermelde voordelen te bekomen, moeten ingediend worden bij :

Bestuur voor de Huisvesting : Handelsstraat 123 — 1040 Brussel (voor de premies vermeld onder A en B)
Kruisvaartenstraat 3 — 1000 Brussel (voor de premies of toelagen vermeld onder C, D, E, F, G en H)

Généralités	REGION FLAMANDE	REGION BRUXELLOISE	REGION WALLONNE
C. Allocation-loyer			
Montant	3 000 F et 1 500 F maximum	3 000 F maximum	
— majoration par enfant à charge	20 %	20 %	20 % jusqu'au deuxième 25 % à partir du troisième
Durée	6 années	6 années	jusqu'au décès du demandeur
	3 premières années : montant maximum de 3 000 F 3 années suivantes : montant maximum de 1 500 F — après le décès du bénéficiaire de l'allocation-loyer, le nouveau chef de ménage continue à percevoir l'allocation-loyer jusqu'à la fin de la période de six ans, à condition que l'habitation puisse encore être reconnue comme fonctionnellement adaptée	— peut être prolongée de 3 en 3 ans — après le décès du bénéficiaire de l'allocation-loyer, le cohabitant survivant continue, pour la période en cours, à percevoir l'allocation-loyer, à condition que l'habitation puisse encore être reconnue comme fonctionnellement adaptée	— après le décès du bénéficiaire de l'allocation-loyer, le cohabitant survivant continue, dans les mêmes conditions, à percevoir l'allocation-loyer, à condition que l'habitation puisse encore être reconnue comme fonctionnellement adaptée
Conditions de revenus	Revenus imposables maximum du demandeur + personnes cohabitant de l'avant-dernière année précédant :		
	celle du déménagement	celle de la demande	celle du déménagement
	Indice de base : 108,87 : 150 000 F maximum		
— exceptions	Pas de conditions de revenus pour les ouvriers mineurs et pour les personnes appartenant à l'équipage de bâtiments de pêche belges		
— majorations			
a) par enfant à charge	Indice de base : 108,87 : 12 000 F	Indice de base 108,87 : 30 000 F 1 ^{er} et 2 ^{me} — 40 000 F à partir du 3 ^{me}	
b) par personne cohabitant	—	Indice de base 108,87 : 50 000 F	
Conditions	Etre considérée comme fonctionnellement inadaptée sur avis :		
— relatives à l'habitation évacuée	a) SOIT DU COMITE REGIONAL b) SOIT PAR UN SERVICE SOCIAL AGREE A CETTE FIN c) SOIT PAR UN AGENT DESIGNE PAR LE MINISTRE		
— relatives à l'habitation à occuper	— répondre aux conditions fixées par le Ministre — soit construite à l'usage spécifique des personnes âgées par une société immobilière de service public, une commune, une association de communes ou une C. A. P.	— considérée comme fonctionnellement adaptée par a), b) et c) ci-avant	— répondre aux conditions fixées par le Ministre — soit construite à l'usage spécifique des personnes âgées par une société immobilière de service public, une commune, une association de communes ou un centre public d'aide sociale — l'habitation prise en location sera considérée comme fonctionnellement adaptée si l'enquête n'a pas été exécutée dans un délai de 60 jours
Logement de transit	—	—	Octroi de l'allocation-loyer comme il a été précisé ci-avant jusqu'à la fin de l'opération de rénovation urbaine
Conditions patrimoniales	Le demandeur et les personnes qui cohabitent avec lui ne peuvent posséder entièrement une habitation en propriété ou en usufruit Dérogation : habitation insalubre par nature Condition : démolir l'habitation ou ne plus la faire servir à l'habitation dans l'année qui suit l'occupation du nouveau logement		

REMARQUE : Les demandes tendant à obtenir l'un des avantages précités sont à introduire auprès de :

L'Administration du logement : Rue du Commerce 123 — 1040 Bruxelles (pour les primes reprises en A et B)
Rue des Croisades 3 — 1000 Bruxelles (pour les primes ou allocations reprises en C, D, E, F, G et H)