

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1972-1973.

23 MAI 1973.

Projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1973.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRAVAUX PUBLICS (1)
PAR M. **HERCOT**.

TABLE DES MATIERES.

	Page
Exposé du Ministre des Travaux publics	2
Exposé du Secrétaire d'Etat à la politique portuaire	18
Exposé de M. Dubois, Secrétaire d'Etat à l'Aménagement du Territoire et au Logement	20
Exposé de M. Vandewiele, Secrétaire d'Etat à l'Aménagement du Territoire et au Logement	28
Exposé du Ministre des Affaires bruxelloises	35
<i>Discussion générale :</i>	
A. Problèmes généraux des routes	37
B. Autoroutes et autres routes	38
C. Infrastructure des ports de mer et des voies d'accès à la mer	42
D. Voies navigables	48
E. Bâtiments	53
F. Urbanisme et aménagement du territoire	54
G. Logement	60
<i>Discussion des articles</i>	63
<i>Votes</i>	63
<i>Annexes</i>	64

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Bogaert, président; Breyné, Claeys, Cristel, De Clercq P., Deschamps, De Seranno, Goffart, Gerits, Persyn, Servais, Snyers d'Attenhoven, Stassart, Thomas, Vanaudenhove, Van Doninck, Van Hoeylandt, Wouters, Wyninckx et Hercot, rapporteur.

R. A 9352

Voir :

Document du Sénat :

5-XVI (Session de 1972-1973) : Projet de loi.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1972-1973.

23 MEI 1973.

Ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1973.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE OPENBARE
WERKEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DE H. **HERCOT**.

INHOUDSOPGAVE.

	Blz.
Uiteenzetting van de Minister van Openbare Werken	2
Uiteenzetting van de Staatssecretaris voor Havenbeleid	18
Uiteenzetting van de heer Dubois Staatssecretaris voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting	20
Uiteenzetting van de heer Vandewiele, Staatssecretaris voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting	28
Uiteenzetting van de Minister van Brusselse aangelegenheden	35
<i>Algemene bespreking :</i>	
A. Algemene wegenproblematiek	37
B. Autosnelwegen en andere wegen	38
C. Infrastructuur der zeehavens en der toegangswegen tot de zee	42
D. Bevaarbare waterwegen	48
E. Gebouwen	53
F. Stedebouw en ruimtelijke ordening	54
G. Huisvesting	60
<i>Artikelsgewijze bespreking</i>	63
<i>Stemmingen</i>	63
<i>Bijlagen</i>	64

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Bogaert, voorzitter; Breyné, Claeys, Cristel, De Clercq P., Deschamps, De Seranno, Goffart, Gerits, Persyn, Servais, Snyers d'Attenhoven, Stassart, Thomas, Vanaudenhove, Van Doninck, Van Hoeylandt, Wouters, Wyninckx en Hercot, verslaggever.

R. A 9352

Zie :

Geodr. St. van de Senaat :

5-XVI (Zitting 1972-1973) : Ontwerp van wet.

**EXPOSE DU MINISTRE
DES TRAVAUX PUBLICS.**

Introduction.

Le programme d'investissements du Département des Travaux publics pour l'année 1973 est repris au tableau suivant.

Les deux premières parties de ce tableau concernent les dépenses d'investissements de 1971 et de 1972. La troisième partie a trait aux chiffres proposés pour 1973.

Ces dépenses concernent aussi bien le secteur budgétaire que le secteur extrabudgétaire.

**UITEENZETTING VAN DE MINISTER
VAN OPENBARE WERKEN.**

Inleiding.

Het investeringsprogramma van het Departement van Openbare Werken voor het jaar 1973 wordt verklaard in de volgende tabel.

De eerste twee delen van die tabel betreffen de investeringsuitgaven van 1971 en van 1972. Het derde deel betreft de cijfers voor 1973.

Die uitgaven betreffen zowel de begrotingssector als de buitenbegrotingssector.

	1971		1972			1973
	Programme adapté	Réalisations	Programme de base adapté	Programme conjoncturel	Réalisations	Programme de base
	—	—	—	—	—	—
	Aangepast programma	Verwezenlijkingen	Aangepast basis-programma	Conjunctureel programma	Verwezenlijkingen	Basis-programma
A. Secteur budgétaire. — Budgetaire sector.						
1. Département. — <i>Departement</i> :						
Routes. — <i>Wegen</i>	1.734	1.504	1.311	475	2.044,7	—
Voies Hydrauliques. — <i>Waterwegen</i>	8.792	8.712	12.215	835	12.134,8	11.452
Bâtiments. — <i>Gebouwen</i>	2.731	2.826	309	56	372,3	300
Urbanisme. — <i>Stedebouw</i>	2.401	2.160	1.724	1.130	2.658,9	565
Travaux subsideés (1). — <i>Gesubsidieerde Werken</i> (1)	—	—	—	—	—	2.285
A.E.E. — <i>B.E.E.</i>	375	375	196	454	661	305
Divers. — <i>Diversen</i>	83	75	227	50	307,4	300
Crédits culturels. — <i>Cultuurkredieten</i> :						
1. Région néerlandaise. — <i>Nederlands landsgedeelte</i>	—	—	187	—	191	145
2. Région française. — <i>Frans landsgedeelte</i>	—	—	179	—	85	145
	16.116	15.652	16.348	3.000	18.455,1	15.497
2. Fonds des Routes. — <i>Wegenfonds</i>	11.604	11.604	11.900	—	11.900	14.003
3. Régie des Bâtiments. — <i>Regie der gebouwen</i>	—	—	3.286	707	4.052,3	3.262
Total A. — <i>Totaal A</i>	27.720	27.256	31.534	3.707	34.407,4	32.762
B. Secteur débudgétisé. — Gedebudgetiseerde sector.						
1. Crédit communal. — <i>Gemeentekrediet</i>	2.188	2.188	2.085	—	2.085	2.504
2. Intercommunale E3. — <i>Intercommunale E3</i>	2.352	2.352	3.200	—	3.200	2.000
3. Intercommunale E5. — <i>Intercommunale E5</i>	3.472	3.472	2.615	585	3.200	2.000
4. Intercommunale E39. — <i>Intercommunale E39</i>	1.500	1.500	665	335	1.000	1.000
5. Intercommunale E9-E40. — <i>Intercommunale E9-E40</i>	2.869	2.871	2.860	340	3.200	2.450
6. Canal Albert. — <i>Albertkanaal</i>	2.061	2.061	1.750	500	2.250	1.450
7. Bruxelles-Rupel. — <i>Brussel-Rupel</i>	616	616	402	98	500	350
8. Intercommunale Bruxelles. — <i>Intercommunale Brussel</i>	—	1.699	1.375	400	1.775	3.000
9. Intercommunale Charleroi. — <i>Intercommunale Charleroi</i>	—	428	970	530	1.500	1.450
10. Intercommunale Flandre occidentale. — <i>Intercommunale West-Vlaanderen</i>	—	111	780	445	1.225	1.500
Total B. — <i>Totaal B</i>	15.058	17.298	16.702	3.233	19.935	17.704
C. Fonds. — Fondsen.						
1. Expansion économique. — <i>Economische expansie</i>	791	2.122	1.520	—	1.500,8	2.011
2. Ecoles provinciales et communales. — <i>Provinciale en gemeentelijke scholen</i>	886,5	756	1.000	—	738,5	1.057
Total C. — <i>Totaal C</i>	1.677,5	2.878	2.520	—	2.239,3	3.068
Total général. — <i>Algemeen totaal</i>	44.455,5	47.432	50.756	6.940	56.581,7	53.534

(1) En 1971 et en 1972 les rubriques Urbanisme et Travaux subsideés sont groupées sous la dénomination Urbanisme. — *In 1971 en in 1972 worden de rubrieken Stedebouw en Gesubsidieerde Werken ondergebracht in de rubriek Stedebouw.*

Comme l'indique le tableau suivant, les lignes de force du 3^e plan ont été suivies dans une très large mesure à l'occasion de l'élaboration du présent budget. C'est ainsi que pour les trois premières années de ce plan, les investissements du Ministère des Travaux publics représentent au total 56,8 p.c du programme impératif.

Zoals de volgende tabel aantoont, werden de hoofdlijnen van het derde plan in grote mate gevolgd ter gelegenheid van het opstellen van deze begroting. Zo vertegenwoordigen voor de drie eerste jaren van dit plan de investeringen van het Ministerie van Openbare Werken in het geheel 56,8 pct. van het verplichte programma.

Rubriques	Plan 1971 - 1975	Engagements 1971	Engagements 1972	Total 2 + 3	Programme 1973	Total 4 + 5	Pourcentage d'exécution du plan
Rubrieken	Plan 1971 - 1975	Vastleggingen 1971	Vastleggingen 1972	Totaal 2 + 3	Programma 1973	Totaal 4 + 5	Uitvoering van het plan in percentages
	1	2	3	4	5	6	7
Autoroutes. — Autosnelwegen	79.200	16.650,1	19.242,3	35.892,4	18.900	54.792,4	69,2
Voies hydrauliques. — Waterwegen :							
a) Cours d'eau. — Rivieren	31.700	7.017,7	5.902,1	12.919,8	4.254	17.173,8	54,2
b) Ports. — Havens	33.400	3.264,9	6.824,9	10.089,8	6.320	16.409,8	49,1
c) Barrages. — Stuwdammen	7.500	484,8	1.948,3	2.433,1	1.442,5	3.875,6	51,7
d) Ecoulement, démergement. — Waterafvoer en ontwatering	7.100	140	75	215	200	415	5,8
e) Dommages de guerre. — Oorlogsschade	900	298,1	52,9	351	40	391	43,4
	80.600	11.205,5	14.803,2	26.008,7	12.256,5	38.265,2	47,5
Travaux complémentaires en région wallonne. — Aanvullende werken in het Waalse gewest	5.000	441,4	280	721,4	2.278,6	3.000	60
Autres rubriques prioritaires. — Andere voor- rangsrubrieken :							
a) Routes. — Wegen	27.000	4.307,2	5.521,2	9.829	6.503	16.332	60,5
b) Bâtiments. — Gebouwen	27.000	2.826,4	4.281,1	7.107,5	4.278,9	11.386,4	42,2
c) Loi Brunfaut. — Wet Brunfaut	9.000	1.501,6	2.300	3.801,6	2.000	5.801,6	64,5
d) Travaux subsideés. — Gesubsidieerde Werken	10.000	2.188	2.085	4.273	2.504	6.777	67,8
e) Ecoles communales et provinciales. — Gemeente- en provinciale scholen	4.000	755,8	738,5	1.494,3	1.057	2.551,3	63,8
f) Expansion économique. — Economische expansie	8.000	2.122,2	1.500,8	3.623	1.011	4.634	57,9
g) Equipements électriques et électroméca- niques. — Electrische en elektromechanische uitrustingen	5.000	375,6	804,6	1.180,2	305	1.485,2	29,7
h) Urbanisme. — Stedebouw	4.000	658,2	624,4	1.293,5	1.140	2.433,5	60,8
	94.000	14.735	17.856,2	32.602,1	18.798,9	51.401	54,7
Marge (1). — Marge (1)	22.000	4.400	4.400	8.800	3.300	12.100	55
Total général. — Algemeen totaal	280.800	47.432	56.581,7	104.024,6	55.534 (2)	159.558,6	56,8

(1) Utilisée pour accélérer le programme autoroutes en 1971, 1972 et 1973 (total 10.498,7 millions), pour le Fonds d'expansion économique en 1973 (1.000 millions) et pour divers (601,3 millions). — Aangewend om het programma inzake autosnelwegen in 1971, 1972 en 1973 te versnellen (totaal 10.498,7 miljoen) voor het Fonds van Economische Expansie in 1973 (1.000 miljoen) en voor diversen (601,3 miljoen).

(2) Ce montant comprend le programme de base de 1973 (53.534 millions) et les crédits d'années antérieures utilisables hors plafond (2.000 millions). — Dit bedrag bevat het basisprogramma van 1973 (53.534 miljoen) en de kredieten van vorige jaren die buiten plafond kunnen worden aangewend (2.000 miljoen).

Pour ce qui concerne 1973, l'effort extraordinaire, développé dans le domaine des autoroutes, est encore nettement marqué, malgré le ralentissement d'accroissement du rythme des dépenses dans ce secteur, comme il sera indiqué plus loin.

Le secteur du Logement, qui ne dépendait pas des Travaux publics au moment de l'élaboration du 3^e plan, a été traité dans l'esprit de la déclaration gouvernementale.

Voor het jaar 1973 is de buitengewone inspanning in het domein van de autowegen nog duidelijk te merken, niettegenstaande er in deze sector, zoals verder aangeduid, zich een vertraging voordoet in de aangroei van het uitgavenritme.

De sector Huisvesting, die bij de voorbereiding van het 3^e plan nog niet tot Openbare Werken behoorde, werd behandeld in de geest van de regeringsverklaring.

Pour l'ensemble des autres rubriques, la progression de 6 p.c. par rapport à 1972 a été respectée conformément aux décisions de mai 1972. Le Fonds d'Expansion économique et de Reconversion, pour lequel les crédits de 1972 sont nettement insuffisants, fait toutefois exception.

En ce qui concerne le Fonds des Constructions scolaires de l'Etat et le Fonds des Constructions scolaires provinciales et communales, les majorations ont été appliquées en tenant compte des prescriptions légales.

Si la règle des 6 p.c. a été rigoureusement appliquée pour les montants globaux des secteurs budgétaires et extra-budgétaires, l'évolution des différentes rubriques qui y sont reprises, fait apparaître, au contraire, des modifications, parfois importantes, apportées pour tenir compte de l'évolution des besoins et, dès lors, des choix différents à opérer dans les priorités.

En vue de donner une idée globale du programme, une synthèse des dépenses d'investissement est établie ci-après. Elle traite du secteur budgétaire traditionnel et des organismes suivants :

- le Fonds des Routes;
- l'Intercommunale E 3;
- l'Intercommunale E 5;
- l'Intercommunale E 39;
- l'Intercommunale E 9 - E 40;
- 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;
- la S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles.

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 ordinaires, c'est-à-dire les crédits figurant au budget ordinaire.

DEPENSES D'INVESTISSEMENTS.

A. Comparaison du programme d'investissement 1972-1973.

(Crédits votés — 1972 — ou à voter — 1973 — par le Parlement).

Voor het geheel van de andere rubrieken werd de vermeerdering met 6 pct. t.o.v. 1972 in acht genomen in overeenstemming met de beslissing van mei 1972. Het Fonds voor Economische Expansie en Regionale Reconversie, waarvoor de kredieten 1972 meer dan onvoldoende zijn, maakt hierop evenwel een uitzondering.

Voor het Fonds voor Rijksschoolgebouwen en het Fonds voor Gemeentelijke en Provinciale Schoolgebouwen werden verhogingen toegepast met inachtneming van de wettelijke voorschriften.

Dat de regel van 6 pct. strikt werd toegepast voor de vaststelling van de globale bedragen van de budgettaire en van de extrabudgettaire sector belet evenwel niet dat soms belangrijke verschuivingen werden toegepast tussen de rubrieken zelf en dit om rekening te houden met de evolutie van de behoeften en met de daaruit voortvloeiende opties die genomen werden bij het vastleggen der prioriteiten.

Om een volledig beeld van het programma te geven, is een synthese van de investeringsuitgaven hieronder voorgesteld. Ze behandelt de traditionele begrotingssector en de volgende lichamen :

- het Wegenfonds;
- de Intercommunale E 3;
- de Intercommunale E 5;
- de Intercommunale E 39;
- de Intercommunale E 9 - E 40;
- 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 N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel.

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 geraamde gewone uitgaven, d.w.z. de kredieten die voorkomen op de gewone begroting.

INVESTERINGSUITGAVEN.

A. Vergelijking van het investeringsprogramma 1972-1973.

(Door het Parlement aangenomen — 1972 — of aan te nemen — 1973 kredieten).

I. SECTEUR BUDGETAIRE — BUDGETTAIRE SECTOR :

1. Département (crédits d'engagements prévus au budget extraordinaire). — *Département (vastleggingskredieten op de buitengewone begroting)*
2. Fonds — *Fondsen* :
 - a) Ecoles de l'Etat. — *Rijksscholen*
 - b) Ecoles provinciales et communales. — *Provinciale en gemeentelijke scholen*
 - c) Expansion économique. — *Economische expansie*

1973	1972
—	—
	Programme initial
	Oorspronkelijk programme
15.497.000	18.728.000
2.994.125	2.833.305
1.057.000	999.990
2.011.000	1.520.000

	1973	1972
	—	Programme initial Oorspronkelijk programme —
3. Fonds des Routes. — <i>Wegenfonds</i>	14.003.000	11.900.000
4. Régie des Bâtiments. — <i>Regie der Gebouwen</i>	3.262.000 (1)	3.993.000
5. Fonds national du Logement. — <i>Nationaal Fonds voor Huisvesting</i>	1.993.000	—
	40.817.125	39.974.295
II. SECTEUR EXTRA-BUDGETAIRE — EXTRA-BUDGETTAIRE SECTOR :		
1. Financement Crédit communal de Belgique. — <i>Financiering Gemeentekrediet van België</i>	2.504.000	2.085.000
2. E 3	2.000.000	3.200.000
3. E 5	2.000.000	3.200.000
4. E 39	1.000.000	1.000.000
5. E 9 - E 40	2.450.000	3.200.000
6. Canal Albert. — <i>Albertkanaal</i>	1.450.000	2.250.000
7. Canal Bruxelles-Rupel. — <i>Kanaal Brussel-Rupel</i>	350.000	500.000
8. Intercommunale Bruxelles. — <i>Intercommunale Brussel</i>	3.000.000	1.775.000
9. Intercommunale Charleroi. — <i>Intercommunale Charleroi</i>	1.450.000	1.500.000
10. Intercommunale Flandre occidentale. — <i>Intercommunale West-Vlaanderen</i>	1.500.000	1.225.000
	17.704.000	19.935.000
	Programme libéré à 100 p.c. Vrijgegeven programma à 100 pct.	58.521.125
		59.909.295 (2)

Le total des crédits d'engagement prévus au budget extraordinaire est subdivisé comme suit : — *Het totaal der vastleggingskredieten op de buitengewone begroting is onderverdeeld als volgt :*

Section I. — Ministère des Travaux publics proprement dit — *Sectie I. — Eigenlijk Ministerie van Openbare Werken :*

Chapitre I. — Dépenses extraordinaires de biens et services — *Hoofdstuk I. — Buitengewone uitgaven voor goederen en diensten :*

§ 1. Achat de biens non durables et de services. — <i>Aankoop van niet-duurzame goederen en diensten</i>	99.000	
§ 2. Réparation et entretien de routes, canaux, etc. — <i>Herstel en onderhoud van wegen, kanalen, enz.</i>	494.600	593.600

Chapitre II. — Transferts de revenus extraordinaires. — *Hoofdstuk II. — Buitengewone inkomensoverdrachten*

Chapitre III. — Transferts de capitaux. — *Hoofdstuk III. — Vermogensoverdrachten*

Chapitre IV. — Investissements directs (civils). — *Hoofdstuk IV. — Directe investeringen (civiele)*

Chapitre V. — Octrois de crédits et participations. — *Hoofdstuk V. — Kredietverleningen en deelnemingen*

Chapitre VI. — Divers. — *Hoofdstuk VI. — Diversen*

Section II. — Politique scientifique — *Sectie II. — Wetenschapsbeleid :*

Chapitre II. — Subventions aux entreprises. — <i>Hoofdstuk II. — Subsidies aan bedrijven</i>	4.000	4.000
		15.187.000

(1) Y compris 92 millions annuité City Building. — *Inbegrepen 92 miljoen annuïteit City Building.*

(2) Y compris le programme conjoncturel de 6.940 millions. — *Inbegrepen het conjunctureel programma van 6.940 miljoen.*

B. Regroupement fonctionnel des dépenses d'investissement.

	(en milliers de francs) Engagements possibles
1. Aménagement du territoire, monuments et sites	595.000
2. Expansion économique et reconversion (zones industrielles et leurs voies d'accès)	2.011.000
3. Quartiers d'habitations sociales(loi Brunfaut et Logement)	3.993.000
4. Routes de l'Etat et autoroutes	27.505.500
5. Ports, canaux, voies navigables	12.041.000
6. Préventions d'inondations	338.000
7. Bâtiments de l'Etat(écoles y comprises)	6.751.625
8. Travaux à exécuter pour les pouvoirs subordonnés ou assimilés	3.691.000
9. Travaux en Wallonie à ventiler par arrêté royal	1.000.000
10. Dépenses diverses	305.000
11. Crédits culturels	290.000
Total général	58.521.125

C. Aperçu analytique des dépenses d'investissement.

1. Aménagement du territoire, monuments et sites.

B. Functionele hergroepering der investeringsuitgaven.

	(in duizenden frank) Mogelijke verbintenissen
1. Ruimtelijke ordening, natuurschoon, monumentenzorg	595.000
2. Economische expansie en reconversie (industriezones en hun toegangswegen)	2.011.000
3. Wijken voor sociale woningen (wet Brunfaut en Huisvesting)	3.993.000
4. Rijkswegen en autosnelwegen	27.505.500
5. Havens, kanalen, bevaarbare waterlopen	12.041.000
6. Voorkomen van overstromingen	338.000
7. Staatsgebouwen (scholen inbegrepen)	6.751.625
8. Werken uit te voeren door ondergeschikte openbare besturen of gelijkgestelde	3.691.000
9. Werken in Wallonië te verdelen bij koninklijk besluit	1.000.000
10. Diverse uitgaven	305.000
11. Kulturele kredieten	290.000
Algemene totaal	58.521.125

C. Analytisch overzicht der investeringsuitgaven.

1. Ruimtelijke ordening, natuurschoon, monumentenzorg.

Articles du budget — Begrotingsartikelen	Objet des activités — Voorwerp der activiteit	Engagements possibles (en milliers de F) — Mogelijke verbintenissen (in duizenden F)
B.E.S./B.B.S. 1, art. 12.02	Etudes, publications, plans régionaux de développement. — Studies, publikaties, plannen voor streekontwikkeling	94.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 63.09, 63.21 et/en 63.17	Plans d'aménagement (pouvoirs subordonnés). — Plannen van aanleg (ondergeschikte besturen).	120.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 71.08 et/en 71.10	Expropriations dans le cadre de l'aménagement du territoire. — Onteigeningen in het kader van de ruimtelijke ordening	110.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 51.03 et/en 73.06	Enlèvement des bunkers. — Opruiming van bunkers	35.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 14.01	Aménagement et amélioration de parcs et squares. — Aanleg en verbetering van parken en plantsoenen	35.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 51.02, 63.10, 63.12, 63.13, 71.09 et/en 73.11	Plantations, aménagement ou conservation d'espaces verts. — Beplantingen en aanleg of behoud van groene ruimten	201.000
B.E.S./B.B.S. A., art. 43.01	Restauration de monuments, d'édifices classés. — Restauratie van geklasseerde monumenten en gebouwen	—
Total — Totaal		595.000

2. Expansion économique et reconversion.

2. Economische expansie en reconversie.

Articles du budget — Begrotingsartikelen	Objet des activités — Voorwerp der activiteit	Engagements possibles (en milliers de F) — Mogelijke verbintenissen (in duizenden F)
B.E.S./B.B.S. 1, art. 61.03	Terrains industriels et voies d'accès; assainissement de sites charbonniers. — <i>Industrieterreinen en toegangswegen; gezondmaking van steenkolenvestigingen</i>	2.011.000
	Total. — Totaal	2.011.000

3. Quartiers d'habitations sociales.

3. Wijken voor sociale woningen.

Articles du budget — Begrotingsartikelen	Objet des activités — Voorwerp der activiteit	Engagements possibles (en milliers de F) — Mogelijke verbintenissen (in duizenden F)
B.E.S./B.B.S. 1, art. 73.10	Infrastructure. — <i>Infrastructuur</i>	2.000.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 61.90 et/en 61.91	Allocations au Fonds National du Logement. — <i>Toelagen voor het Nationaal Fonds der Huisvesting</i>	1.993.000
	Total. — Totaal	3.993.000

4. Routes de l'Etat.

4. Rijkswegen.

Articles du budget — Begrotingsartikelen	Objet des activités — Voorwerp der activiteit	Engagements possibles (en milliers de F) — Mogelijke verbintenissen (in duizenden F)
Fonds des Routes/Wegenfonds, art. 533.01/ex	Routes ordinaires de l'Etat. — <i>Gewone rijkswegen</i>	6.503.000
Fonds des Routes/Wegenfonds, art. 533.01/ex	Autoroute E41 (Autoroute de Wallonie). — <i>Autosnelweg E41 (Autosnelweg van Wallonië)</i>	2.000.000
Fonds des Routes/Wegenfonds, art. 533.01/ex	Autoroute A9 (Tournai-Courtrai). — <i>Autosnelweg A9 (Doornik-Kortrijk)</i>	650.000
Fonds des Routes/Wegenfonds, art. 533.01/ex	Ring de Malines. — <i>Ring om Mechelen</i>	100.000
Fonds des Routes/Wegenfonds, art. 533.01/cx	Routes express. — <i>Express-wegen</i>	1.390.000
Fonds des Routes/Wegenfonds, art. 533.01/ex	Divers. — <i>Verschillende</i>	240.000
Fonds des Routes/Wegenfonds, art. 533.01/ex	Autoroute E10 (Bruxelles-Anvers-Frontière néerlandaise). — <i>Autosnelweg E10 (Brussel-Antwerpen-Nederlandse grens)</i>	2.162.000

Articles du budget — Begrotingsartikelen	Objet des activités — Voorwerp der activiteit	Engagements possibles (en milliers de F) — Mogelijke verbintenissen (in duizenden F)
Fonds des Routes/Wegenfonds, art. 533.01/ex	Autoroute A12 (Bruxelles-Boom-Anvers). — Autosnelweg A12 (Brussel-Boom-Antwerpen)	650.000
Fonds des Routes/Wegenfonds, art. 533.01/ex	Autoroute E5 (Bruxelles-Ostende). — Autosnelweg E5 (Brussel-Oostende)	308.000
Intercommunale/Intercommunale E5	Autoroute E5 (Bruxelles-Liège). — Autosnelweg E5 (Brussel-Luik)	2.000.000
Intercommunale / Intercommunale E9-E40	Autoroute E40 (Wavre-Arlon). — Autosnelweg E40 (Waver-Aarlen)	340.000
Intercommunale / Intercommunale E9-E40	Autoroute E9 (Liège-Arlon). — Autosnelweg E9 (Luik-Aarlen)	2.110.000
Intercommunale / Intercommunale E39	Autoroute E39 (Lummen-Frontière néerlandaise). — Autosnelweg E39 (Lummen-Nederlandse grens)	1.000.000
Intercommunale/Intercommunale E3	Autoroute E3 (Frontière française-Gand-Frontière néerlandaise). — Autosnelweg E3 (Franse grens-Gent-Nederlandse grens)	2.000.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 73.12	Equipement touristique. — Toeristische uitrusting	17.500
B.E.S./B.B.S. 1, art. 73.17	Installations électriques et électromécaniques sur les routes ordinaires de l'Etat. — Elektrische en elektromechanische installaties op de gewone rijkswegen)	85.000
Intercommunale Charleroi. — Intercommunale Charleroi	Autoroute périphérie. — Autosnelweg periferie	1.450.000
Intercommunale Flandre occidentale. — Intercommunale West-Vlaanderen	Autoroute A11 (Snaaskerke-Nieuport). — Autosnelweg A11 (Snaaskerke-Nieuwpoort)	810.000
	Autoroute A9. — Autosnelweg A9	115.000
	Autoroute A71. — Autosnelweg A71	575.000
Intercommunale Bruxelles. — Intercommunale Brussel	Autoroute périphérie. — Autosnelweg periferie	3.000.000
Total. — Totaal		27.505.500

5. Ports, canaux, voies navigables.

5. Havens, kanalen, bevaarbare waterlopen.

Articles du budget — Begrotingsartikelen	Objet des activités — Voorwerp der activiteit	Engagements possibles (en milliers de F) — Mogelijke verbintenissen (in duizenden F)
Office de la Navigation. — Dienst Scheepvaart	Canal Albert. — Albertkanaal	1.450.000
S.A. du Canal. — N.V. Zeekanaal	Canal Bruxelles-Rupel. — Kanaal Brussel-Rupel	350.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 73.03/ex	Cours d'eau. — Waterlopen	1.891.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 53.01	Canal Gand-Terneuzen, Escaut maritime, Liaison Escaut-Rhin (Traité Belgo-Néerlandais). — Kanaal Gent-Terneuzen, Zeeschelde, Schelde-Rijnverbinding (Belgisch-Nederlandse Overeenkomst)	1.060.000

Articles du budget — Begrotingsartikelen	Objet des activités — Voorwerp der activiteit	Engagements possibles (en milliers de F) — Mogelijke verbintenissen (in duizenden F)
B.E.S./B.B.S. 1, art. 73.05	Barrages-réservoirs et adductions. — <i>Stuwdammen en toevoerleidingen</i>	1.425.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 73.04 et/en 73.07	Côte, ports maritimes et leurs voies d'accès, port autonome de Liège. — <i>Kust, zeehavens en hun toegangswegen, autonome haven van Luik</i>	3.880.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 63.14	Ports appartenant aux administrations publiques subordonnées. — <i>Havens van lagere openbare besturen</i>	595.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 73.16	Ports pour le yachting à la côte. — <i>Yachthavens aan de kust</i>	35.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 71.05	Expropriations. — <i>Onteigeningen</i>	700.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 63.16	Réparation de dommages causés par la guerre. — <i>Herstellingen van schade wegens oorlogsfeiten</i>	10.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 73.15	Installations électriques et électromécaniques, installations nécessaires pour la solution des problèmes d'information et d'automatisme. — <i>Elektrische en elektromechanische inrichtingen, installatie voor informatie- en automatieproblemen</i>	185.400
B.E.S./B.B.S. 1, art. 14.03	Entretien extraordinaire. — <i>Buitengewoon onderhoud</i>	425.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 14.04	Entretien extraordinaire des installations électriques et électromécaniques. — <i>Buitengewoon onderhoud elektrische en elektromechanische inrichtingen</i>	34.600
Total. — <i>Totaal</i>		12.041.000

6. Prévention d'inondations.

6. Voorkomen van overstromingen.

Articles du budget — Begrotingsartikelen	Objet des activités — Voorwerp der activiteit	Engagements possibles (en milliers de F) — Mogelijke verbintenissen (in duizenden F)
B.E.S./B.B.S. 1, art. 63.04	Démergement dans les régions minières. — <i>Ontwatering in de mijngebieden</i>	200.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 73.03/ex	Evacuation d'eau et autres travaux de démergement. — <i>Waterafvoer en andere ontwateringswerken</i>	138.000
Total. — <i>Totaal</i>		338.000

7. Bâtiments.

7. Gebouwen.

Articles du budget — Begrotingsartikelen	Objet des activités — Voorwerp der activiteit	Engagements possibles (en milliers de F) — Mogelijke verbintenissen (in duizenden F)
B.E.S./B.B.S. 1, art. 51.01 et/en 64.01	Réparation des dommages de guerre aux bâtiments privés d'utilité publique. — <i>Herstel van oorlogsschade aan private gebouwen van openbaar nut</i>	—
B.E.S./B.B.S. 1, art. 61.01	Ecoles de l'Etat. — <i>Rijksscholen</i>	2.994.125
B.E.S./B.B.S. 1, art. 72.04	Ecoles européennes. — <i>Europese scholen</i>	100.500
B.E.S./B.B.S. 1, art. 72.03	Cité des Communautés Européennes. — <i>Wijk Europese Gemeenschappen</i>	195.000

Articles du budget — Begrotingsartikelen	Objet des activités — Voorwerp der activiteit	Engagements possibles (en milliers de F) — Mogelijke verbintenissen (in duizenden F)
B.E.S./B.B.S. 1, art. 63.01 et/en 63.02.2	Bâtiments, subsides. — <i>Gebouwen, toelagen</i>	200.000
Art. 550.01	Régie Bâtiments : Acquisitions. — <i>Regie Gebouwen : Aankopen</i>	209.640
Art. 550.01	Régie Bâtiments : Postes. — <i>Regie Gebouwen : Postgebouwen</i>	378.950
B.E.S./B.B.S. 1, art. 71.02	Acquisition écoles européennes. — <i>Aankopen Europese scholen</i>	—
Art. 550.01	Régie Bâtiments : Bâtiments de l'Etat, construction et modernisation. — <i>Regie Gebouwen : Bouwen en moderniseren van Rijksgebouwen</i>	2.673.410
Total. — <i>Totaal</i> . . .		6.751.625

8. Travaux à exécuter par les pouvoirs subordonnés ou assimilés.

8. Werken uit te voeren door ondergeschikte openbare of gelijkgestelde besturen.

Articles du budget — Begrotingsartikelen	Objet des activités — Voorwerp der activiteit	Engagements possibles (en milliers de F) — Mogelijke verbintenissen (in duizenden F)
B.E.S./B.B.S. 1, art. 63.07	Réparation de dommages causés par la guerre. — <i>Herstelling van schade wegens oorlogsfeiten</i>	50.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 63.08	Travaux tombant sous l'application de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 (non financés par le Crédit communal). — <i>Werken vallend onder toepassing van het Regentsbesluit van 2 juli 1949 (niet gefinancierd door het Gemeentekrediet)</i>	30.000
Loi budgétaire/Begrotingswet, art. 7	Travaux tombant sous l'application de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 (financés par le Crédit communal). — <i>Werken vallend onder toepassing van het Regentsbesluit d.d. 2 juli 1949 (gefinancierd door het Gemeentekrediet)</i>	2.504.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 61.02	Ecoles provinciales et communales. — <i>Provinciale en gemeentelijke scholen</i> . . .	1.057.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 63.19	Subside ville d'Anvers : construction entrepôt. — <i>Toelagen stad Antwerpen : Entrepot-complex</i>	50.000
Total. — <i>Totaal</i> . . .		3.691.000

9. Travaux à exécuter en Wallonie à ventiler par arrêté royal.

9. Werken uit te voeren in Wallonië te verdelen bij koninklijk besluit.

Articles du budget — Begrotingsartikelen	Objet des activités — Voorwerp der activiteit	Engagements possibles (en milliers de F) — Mogelijke verbintenissen (in duizenden F)
B.E.S./B.B.S. 1, art. 73.18	Travaux en Wallonie. — <i>Werken in Wallonië</i>	1.000.000
Total. — <i>Totaal</i> . . .		1.000.000

10. Dépenses diverses.

10. Diverse uitgaven.

Articles du budget — Begrotingsartikelen	Objet des activités — Voorwerp der activiteit	Engagements possibles (en milliers de F) — Mogelijke verbintenissen (in duizenden F)
B.E.S./B.B.S. 1, art. 01.03	Allocation spéciale de productivité. — <i>Bijzondere productiviteitstoelage</i>	50.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 12.01	Documents scientifiques et de propagande. — <i>Wetenschappelijke- en propaganda-schriften</i>	5.000
B.E.S./B.B.S. 1, art. 63.15	Déplacement installations gaz et électricité. — <i>Verplaatsing gas- en elektriciteits-installaties</i>	246.000
B.E.S./B.B.S. 2, art. 32.02	Cartes géotechniques. — <i>Grondmechanische kaarten</i>	4.000
Total. — <i>Totaal</i>		305.000

11. Crédits culturels.

11. Culturele kredieten.

Articles du budget — Begrotingsartikelen	Objet des activités — Voorwerp der activiteit	Engagements possibles (en milliers de F) — Mogelijke verbintenissen (in duizenden F)
B.E.S./B.B.S. 1, art. 43.01, 63.01 et/en 64.01	Crédits culturels. — <i>Culturele kredieten</i>	290.000
Total. — <i>Totaal</i>		290.000

12. Dépenses ordinaires.

12. Gewone uitgaven.

	En milliers de F — In duizenden F	Pourcentages — Percentages
1. Entretien routes. — <i>Onderhoud Rijkswegen</i>	253.070	} 13,9
2. Entretien voies hydrauliques. — <i>Onderhoud waterwegen</i>	1.234.350	
3. Entretien bâtiments. — <i>Onderhoud gebouwen</i>	25.000	
4. Charges financières : travaux subsideés. — <i>Financiële lasten : gesubsidieerde werken</i>	5.934.190	54,7
5. Dépenses de personnel. — <i>Personeelsuitgaven</i>	3.013.259	27,8
6. Dépenses de fonctionnement. — <i>Werkingskosten</i>	371.294	3,4
7. Divers. — <i>Verscheidene</i>	17.919	0,2
Total général des dépenses ordinaires (budget ordinaire). — <i>Algemeen totaal der gewone uitgaven (gewone begroting)</i>	10.849.082	100

AUTOROUTES ET ROUTES.

La politique générale du département en matière routière a été exposée dans tous ses détails par mon honorable prédécesseur dans la note introductive du budget de 1972. Je tiens à souligner que cette politique sera poursuivie en 1973 en l'adaptant toutefois aux nouvelles données du problème.

Il y avait 306 km d'autoroutes en service en Belgique fin 1965. Il y en a actuellement 890.

Il y en aura 1.011 au 1^{er} janvier 1974. Il reste quelque 1.200 km à construire d'ici 10 ans. Il est donc nécessaire d'assurer une mise en service au rythme de 120 km par an.

Ces quelques chiffres sont significatifs de l'effort exceptionnel accompli dans le domaine de la construction des autoroutes durant les sept dernières années et des prévisions de l'administration des routes dans ce même domaine pour les années à venir.

Plus de 97 milliards de nos francs ont été investis à cette fin de 1965 à 1972. D'ici 1980, il faudra en investir autant et davantage si on veut parachever la toile d'araignée d'autoroutes qui doit couvrir la Belgique.

Autant dire que nous sommes à mi-chemin et qu'il convient d'affirmer fermement le maintien de l'effort en ce domaine.

Il n'est plus besoin, maintenant que nous circulons déjà sur des trajets autoroutiers continus et que nous réalisons tous les possibilités nouvelles qu'ils nous apportent, de souligner les bienfaits qu'ils nous font ressentir aussi bien du point de vue du confort et de la sécurité que du point de vue économique et social, et de faire une fois de plus la démonstration de l'utilité et de la nécessité pour un pays moderne comme le nôtre d'être pourvu d'un réseau complet d'autoroutes.

Mais il est peut-être encore utile de faire remarquer qu'il est impératif de parachever le réseau en service afin de rentabiliser au maximum les investissements consentis.

Ce parachèvement doit se faire aussi bien dans le domaine de la signalisation pour laquelle il a été décidé d'équiper le réseau de panneaux de signalisation à éclairage interne et de prévoir des portiques aux échangeurs et complexes d'accès, que dans celui de l'éclairage public qui sera installé sur tout le réseau.

D'autre part, on ne peut oublier l'établissement et l'équipement des régies nécessaires pour l'entretien et le maintien en services en toutes circonstances des autoroutes, et la réalisation des équipements annexes qui doivent fournir à l'usager les services indispensables qu'il est en droit d'attendre notamment en ce qui concerne les moyens de se restaurer, les toilettes et l'approvisionnement en carburant.

Ce parachèvement doit se compléter par la mise en place d'un réseau S.O.S., de différents équipements électroniques pour le comptage ou le pesage automatique du trafic sans pour autant oublier les dispositifs de sécurité de balisage et de marquage.

WEGEN EN AUTOSNELWEGEN.

Het algemeen beleid van het departement op het gebied van Wegenbouw werd door mijn geachte voorganger uitvoerig toegelicht in de inleidende nota bij de begroting van 1972. Ik wens er op te wijzen dat dit beleid in 1973 zal worden verder gezet, mits de nodige aanpassing aan de nieuwe aspecten van het probleem.

Einde 1965 waren in België 306 km autosnelwegen in gebruik. Voor het ogenblik zijn het er 890.

Op 1 januari 1974 zullen er 1.011 km in gebruik zijn. Binnen 10 jaar dienen nog 1.200 km te worden aangelegd, zodat een tempo van 120 km per jaar zal dienen nagestreefd te worden.

Deze cijfers getuigen van de uitzonderlijke inspanningen die gedurende de laatste zeven jaar op het gebied van de autosnelwegenbouw werden geleverd en van het verdere opzet van het Bestuur der Wegen voor de komende jaren.

Daartoe werden van 1965 tot 1972 meer dan 97 miljard frank geïnvesteerd. Tegen 1980 zal er evenveel en nog meer dienen te worden geïnvesteerd indien men het spinneweb van autosnelwegen wil voltooien, dat geheel België dient te bestrijken.

Wij zijn nagenoeg halfweg en er dient met klem op gewezen te worden dat de inspanningen op dit gebied absoluut moeten verder gaan.

Nu wij reeds op doorlopende autosnelwegen-trajecten rijden en wij ons bewust worden van de nieuwe mogelijkheden, nu wij de voordelen ervan ondervinden, zowel wat comfort en veiligheid betreft, als op het sociaal en economisch gebied, is het niet meer nodig er nog maar eens op te wijzen dat voor een modern land als het onze een volledig autosnelwegennet nuttig en noodzakelijk is.

Maar misschien mag wel eens worden opgemerkt dat het in gebruik zijnde net volledig dient afgewerkt te worden, om de gedane investeringen zo goed mogelijk te doen opbrengen.

Deze afwerking omvat vooreerst de signalisatie, waarvoor beslist werd signalisatieborden met inwendige verlichting te gebruiken en bij de verkeerswisselaars en toegangscapexen portieken aan te brengen. Daarnaast is er nog de openbare verlichting, die voor het ganse net wordt voorzien.

Bovendien mag niet vergeten worden dat de nodige regies dienen te worden opgericht en toegerust om de autosnelwegen te onderhouden en in alle omstandigheden berijdbaar te houden. Ook nevenbedrijven zullen worden opgericht, om de weggebruiker de door hem verwachte diensten te kunnen aanbieden, zoals restaurants, toiletten en brandstofvoorziening.

Die afwerking dient te worden voltooid door het aanbrengen van een S.O.S.-net, verschillende elektronische uitrustingen voor het automatisch tellen of wegen van het verkeer, zonder daarbij de veiligheidsmaatregelen van wegbeheer en -markering te vergeten.

Les plantations doivent terminer l'habillement des autoroutes et réparer autant que possible « l'incision » pratiquée dans le paysage lors de la construction de l'autoroute. C'est pour cela, pour compléter ce réseau et pour parachever cet ensemble qu'il est prévu, comme par le passé, un plan quinquennal qui doit permettre de réaliser dans un délai raisonnable ces objectifs.

Le plan comprend un programme pour les années 1974 à 1978 aussi bien pour le Fonds des Routes que pour les intercommunales créées pour la réalisation de certaines autoroutes.

Ce plan quinquennal, qui sera élaboré et diffusé dans les prochains mois, respectera la progression des investissements publics prévue au troisième plan 1971-1975 du Gouvernement, qui est impératif pour les pouvoirs publics.

D'autre part, pour rentabiliser notre réseau autoroutier et compléter son achèvement, il est prévu, en plus de rubans d'autoroutes, des rings autoroutiers autour de nos grandes agglomérations.

Il importe, en ce qui concerne l'infrastructure routière, de mettre l'accent davantage sur le problème des rings et des voies urbaines des grandes agglomérations. La solution du problème de la circulation dans ces agglomérations doit être réalisée par la construction d'artères modernes complétée par un réseau de transports en commun (métro) et par l'implantation judicieuse de parkings de dissuasion. Pareille solution est notamment préconisée pour les cinq grandes agglomérations. Pour Bruxelles une certaine priorité est justifiée en raison de son importance sur le plan non seulement national mais international. Toutefois on ne peut pas aller au devant du plan de secteur dont la conception actuelle est remise en cause par le Conseil d'agglomération de Bruxelles. C'est pourquoi j'ai décidé, à titre provisoire, d'ajourner toutes les réalisations en matière de routes d'Etat dans la zone comprise à l'intérieur des boulevards de grande ceinture. Cette décision reste maintenue aussi longtemps qu'un accord général n'est pas obtenu en ce domaine.

Un effort supplémentaire sera fait en vue de moderniser notre réseau de routes primaires ainsi que pour l'entretien de ce réseau.

Pour la modernisation, un montant de 3.250 millions est réservé en 1973, qui passera pour les années 1974 à 1978 de 4 milliards en 1974 à plus de 6 milliards en 1978. Au total il est ainsi prévu d'investir plus de 28 milliards de 1973 à 1978.

En outre, un crédit de 2.700 millions est réservé pour l'entretien du réseau en 1973. Ce montant sera, pour les années à venir, adapté chaque année aux besoins effectifs. Il faudra en effet, dans les prochaines années, tenir compte de l'important réseau autoroutier mis en service qui exigera sa part d'entretien.

Des crédits importants sont aussi réservés pour l'achèvement de l'éclairage public des itinéraires à circulation élevée ainsi que pour l'équipement en feux tricolores des carrefours dangereux.

Beplantings dienen de volledige aankleding van de autosnelwegen te voltooien en zo goed mogelijk het landschap te herstellen, dat bij de bouw van die autosnelwegen werd aangetast. Voor dat alles, de voltooiing en afwerking van het autosnelwegennet, wordt zoals in het verleden een vijfjarenplan voorzien, dat moet toelaten de doelstellingen binnen een redelijke termijn te verwezenlijken.

Het plan omvat een programma voor de jaren 1974 tot 1978, zowel voor het Wegenfonds als voor de Intercommunales die voor de verwezenlijking van sommige autosnelwegen zijn opgericht.

Dit vijfjarenplan dat tijdens de volgende maanden zal uitgewerkt en verspreid worden, zal de toename van de openbare investeringen respecteren, zoals voorzien in het derde plan 1971-1975 van de Regering, dat bindend is voor de openbare besturen.

Om ons autosnelwegennet rendabel te maken en te voltooien zijn buiten de grote verbindingen ook nog ringautosnelwegen rond de grote agglomeraties voorzien.

Voor wat betreft de wegeninfrastructuur is het eveneens van belang meer de nadruk te leggen op het probleem van de ringlanen en de wegen binnen de grote agglomeraties. De oplossing van het verkeersprobleem binnen de agglomeraties dient verwezenlijkt door de aanleg van grote verkeersaders aangevuld met een net van gemeenschappelijk vervoer (ondergrondse) en oordeelkundig aangelegde overstap-parkings. Een dergelijke oplossing wordt voor de vijf grote agglomeraties overwogen. Een zekere voorrang voor Brussel kan worden verantwoord, wegens het nationaal en internationaal belang van de hoofdstad. Men kan daarbij echter niet voorbijgaan aan het gewestplan, waarvan de huidige conceptie door de Brusselse agglomeratie raad betwist wordt. Daarom heb ik besloten voorlopig alle realisaties in verband met rijkswegen in de zone gelegen binnen de grote ringlanen op te schorten. Deze beslissing blijft gehandhaafd zolang op dit vlak geen algemene overeenstemming is bereikt.

Wat de wegen betreft, zal nog meer geijverd worden voor de modernisering van ons primair wegennet en voor het onderhoud ervan.

Voor de modernisatie wordt in 1973 een bedrag van 3.250 miljoen voorzien, dat over 4 miljard voor 1974 tot meer dan 6 miljard voor 1978 zal stijgen. Aldus wordt voor de periode 1973 tot 1978 een investering van meer dan 28 miljard voorzien.

Bovendien wordt een krediet van 2.700 miljoen voorbehouden voor het onderhoud van het wegennet in 1973. Dit bedrag zal voor de komende jaren elk jaar aan de werkelijke behoeften worden aangepast. In de komende jaren zal inderdaad rekening dienen te worden gehouden met het belangrijk autosnelwegennet dat zal worden in dienst genomen en dat ook zijn deel van het onderhoud zal opeisen.

Er worden ook belangrijke kredieten voorbehouden voor de afwerking van de openbare verlichting op de trajecten met druk verkeer, evenals voor het aanbrengen van een driekleurige signalisatie op gevaarlijke kruispunten.

Pour réaliser cette politique, le Conseil du Gouvernement a décidé en 1972 d'étendre les tâches confiées au Fonds des Routes. Il aura dorénavant à assurer, en fait, une triple mission :

— poursuivre les investissements en matière d'autoroutes et de routes ordinaires;

— assurer la viabilité du réseau routier, ce qui aura pour conséquence de faire figurer les crédits destinés à l'entretien ordinaire et extraordinaire à son propre budget et non plus au budget du département des Travaux publics;

— reprendre les charges résultant du service financier de ces emprunts ainsi que la rétribution (péages) à verser aux intercommunales autoroutières.

VOIES HYDRAULIQUES.

Compte tenu des besoins accrus dans la rubrique urbanisme, il n'a pas été possible de respecter la règle des 6 p.c. pour l'ensemble du département, sans consentir une réduction du programme de 1973 par rapport à celui de 1972.

On passe en effet de 13.867 millions (programme initial) à 13.252 millions. Notons que le programme total, y compris le programme conjoncturel, atteignait 15.300 millions en 1972.

La réduction ne pourra pas s'opérer sur les grandes réalisations en cours. Il importe de maintenir les 2 milliards prévus annuellement pour Zeebrugge.

Il en résulte le maintien du milliard de crédits parallèles pour la Wallonie. Les travaux d'extension du port d'Anvers sur la rive gauche doivent se poursuivre pour faire suite aux réalisations en cours à l'écluse de Kallo, sans attendre le résultat des pourparlers toujours en cours avec le Gouvernement des Pays-Bas pour le canal de Baalhoek. De même le crédit nécessaire à la poursuite du programme des grands barrages ne pourra être réduit. Il en résultera ainsi une réduction sérieuse de toutes les autres rubriques du programme des voies hydrauliques.

Voies navigables.

Dans le cadre de la loi de 1957 relative à la mise de certaines voies de navigation au gabarit de 1.350 tonnes, la majeure partie du réseau des voies navigables visé à ladite loi a été modernisée ces dernières années. Cependant, certaines sections de rivière restent à moderniser : c'est notamment le cas du Haut-Escaut, dont le calibrage sera poursuivi en 1973.

Parallèlement à la mise du réseau des voies navigables au gabarit de 1.350 tonnes, on continuera la modernisation du canal Albert et du canal maritime de Bruxelles au Rupel.

Le financement de la modernisation de ces deux derniers canaux sera effectué à l'aide de moyens extra-budgétaires

Om die politiek uit te voeren heeft de regeringsraad in 1972 beslist de opdracht van het Wegenfonds uit te breiden. Het zal voortaan een driedubbele taak te vervullen krijgen :

— de investeringen op het gebied van autosnelwegen en gewone wegen voortzetten;

— de berijdbaarheid van het wegennet verzekeren. Dit zal voor gevolg hebben dat de kredieten, bestemd voor het gewoon en buitengewoon onderhoud in zijn eigen begroting zullen worden opgenomen en niet langer in de begroting van het departement van Openbare Werken;

— de lasten op zich nemen die voortvloeien uit de financiële dienst van zijn leningen, evenals de terugbetaling (tolgelden aan de intercommunales voor de autosnelwegen.

WATERWEGEN.

Rekening houdend met de toegenomen behoeften in de rubriek stedsbouw, was het niet mogelijk de regel van 6 pct. na te leven voor het geheel van het departement, zonder een vermindering van het programma voor 1973 vergeleken bij dit van 1972 toe te staan.

Van 13.867 miljoen (oorspronkelijk programma) komt men inderdaad op dit van 13.252 miljoen. Op te merken valt eveneens dat het totale programma, met inbegrip van het conjuncturele programma, in 1972, 15.300 miljoen beliep.

De vermindering zal niet doorgevoerd kunnen worden op de aan de gang zijnde grote verwezenlijkingen. De jaarlijks voor Zeebrugge voorziene 2 miljard moeten behouden blijven.

Daaruit volgt ook het behoud van het daarmee gelijklopende krediet van een miljard voor Wallonië. De werken tot uitbreiding van de Antwerpse haven op de linkeroever moeten voortgezet worden om aan te sluiten bij de aan de gang zijnde verwezenlijkingen aan de sluis te Kallo, zonder te wachten op het resultaat van de nog steeds durende onderhandelingen met Nederland in verband met het Baalhoekkanaal. Ook de nodige kredieten voor de voortzetting van het programma van grote stuwdammen zal niet verminderd kunnen worden. Daaruit volgt derhalve een ernstige vermindering van al de andere rubrieken van het programma inzake waterwegen.

Bevaarbare waterlopen.

In het kader van de wet van 1957 betreffende het geschiktmaken van bepaalde scheepvaartwegen voor schepen van 1.350 ton werd de laatste jaren het merendeel van het in die wet bedoelde waterwegennet gemoderniseerd. Er blijven evenwel nog zekere rivierpanden te moderniseren, dit is o.m. het geval voor de Bovenschelde waarop in 1973 verdere profielverruimingswerken zullen worden uitgevoerd.

Benevens het net van de 1.350 ton wordt de modernisering voortgezet van het Albertkanaal en van het Zeekanaal Brussel-Rupel.

De financiering voor de modernisering van deze twee laatste kanalen geschiedt met extra-budgettaire middelen, die

qui, les années précédentes déjà, avaient été fournis par le législateur afin d'accroître le rythme des travaux de modernisation.

Ports maritimes.

La poursuite de l'aménagement d'un port maritime sur la rive gauche de l'Escaut à Anvers et les travaux en vue de rendre le port de Brugge-Zeebrugge accessible aux navires de 125.000 tonnes, sont les éléments principaux du programme des travaux portuaires, lequel comporte évidemment aussi l'aménagement du chenal de navigation de l'Escaut, en aval d'Anvers.

Barrages-réservoirs.

On a entamé, en 1972, la construction du barrage de l'Eau d'Heure à Silenrieux. La construction de cet ouvrage représente une entreprise d'envergure qui, nécessairement, comportera divers travaux devant être mis séparément en adjudication. Après qu'une grande partie des travaux de génie civil aura été mise en adjudication en 1972, l'année 1973 verra la mise en adjudication des travaux d'équipement électromécanique.

BATIMENTS.

L'Etat a un très grand besoin de bâtiments administratifs. Des études effectuées récemment ont révélé que, dans les grands centres et principalement dans l'agglomération bruxelloise, l'autoconstruction présente, à long terme, pour le Trésor, des avantages considérables en regard de la politique de prise en location suivie jusqu'à présent. En remplacement de cette dernière, il y a lieu de lancer, dans les grandes villes, une politique de construction rationnelle.

Par le passé, on a trop souvent acheté de vieux immeubles, pour les remettre à neuf. Cette méthode s'est avérée peu rentable. A l'avenir, la Régie ne procédera plus à l'acquisition d'immeubles que si ceux-ci se trouvent à l'état neuf et s'ils peuvent être mis en service sans qu'il faille y exécuter d'importants travaux de réfection.

On poursuivra le regroupement, en une cité administrative, des services publics (Etat, province, agglomération, fédération, commune) installés dans les principales villes. Semblable construction permettra non seulement au Trésor de réaliser de substantielles économies, mais elle aura également pour résultat d'augmenter sensiblement la productivité, vu l'interdépendance de ces services.

Il entre dans les intentions de la Régie des Bâtiments de contribuer, aussi largement que possible, à l'industrialisation du bâtiment. L'instauration de systèmes de construction industrialisés, qui sont apparus efficaces, comprimera sensiblement les prix et réduira fortement les délais d'exécution. Il faudra cependant veiller scrupuleusement à ce que cette option n'entraîne pas une diminution de la qualité.

ook reeds voor de vorige jaren door de wetgever werden aan de hand gedaan, om het tempo van de moderniseringswerken te kunnen opdrijven.

Zeehavens.

De verdere uitbouw van een zeehaven op de linker Scheldeover te Antwerpen en het toegankelijk maken van de haven van Brugge-Zeebrugge voor de 125.000 ton metende zeeschepen, zijn de hoofdbrokken van het programma der havenwerken dat natuurlijk ook de verbetering omvat van de vaargeul in de Schelde afwaarts van Antwerpen.

Stuwdammen.

In 1972 werd een aanvang gemaakt met de bouw van de stuwdam op de waterloop Eau d'Heure te Silenrieux. De bouw van deze stuwdam is een aanzienlijke onderneming die uiteraard bestaat uit verschillende afzonderlijk aan te besteden werken. Na de aanbesteding in 1972 van een groot deel van de werken van burgerlijke bouwkunde, zullen in 1973 de electromechanische uitrustingen worden aanbesteed.

GEBOUWEN.

De nood aan administratieve staatsgebouwen is zeer groot. Recente studies hebben uitgewezen dat in de grote centra en bijzonder in de Brusselse agglomeratie zelfbouwen op lange termijn veel voordeliger is voor de Schatkist dan de tot hiertoe voornamelijk gevolgde politiek van inhuringen. In de plaats daarvan moet er in de grote steden gestart worden met een rationele bouwpolitiek.

In het verleden heeft men al te vaak oude gebouwen opgekocht ten einde ze op te kalfateren. Deze methode is weinig rendabel gebleken. De Regie zal in de toekomst nog enkel overgaan tot de aankoop van gebouwen indien deze zich bevinden in een nieuwe staat en indien het duidelijk is dat zij in gebruik kunnen genomen worden zonder over te gaan tot belangrijke aanpassingswerken.

Het is de bedoeling in de voornaamste steden de bestaande openbare diensten (Staat, provincie, agglomeratie, federatie, gemeente) te verenigen in een administratief centrum. Een dergelijke constructie zal niet alleen leiden tot belangrijke besparingen voor de Schatkist doch zal eveneens — gezien de interdependentie van deze diensten — de productiviteit gevoelig verhogen.

Het ligt in de bedoeling van de Regie der Gebouwen zoveel mogelijk bij te dragen tot de industrialisering van het bouwbedrijf. Het invoeren van efficiënt gebleken geïndustrialiseerde bouwsystemen zal de prijzen en de uitvoeringstermijnen gevoelig drukken. Er zal nochtans nauwlettend over gewaakt worden dat er geen kwaliteitsvermindering zal optreden tengevolge van deze optie.

Pour réaliser tout ce programme, la Régie des Bâtiments doit pouvoir disposer de moyens suffisants et pouvoir recourir à des méthodes de financement adaptées à l'importance des projets. En marge du budget normal (dotations), la Régie devra pouvoir disposer de fonds attirés sur le marché des capitaux, comme le prévoit l'article 13 de la loi du 1^{er} avril 1971 portant création de la Régie des Bâtiments.

Un calendrier à moyen terme (programme quinquenal), transmis par les divers départements, constitue le point de départ, au budget prochain. De cette manière, il sera réalisé une continuité et une coordination dans l'exécution des programmes physiques successifs.

La situation du patrimoine de l'Etat en matière de bâtiments des Postes mérite une attention toute spéciale. Même si nous consacrons, chaque année 550 millions de francs à de nouvelles constructions, ce n'est qu'après dix ans que nous obtiendrions un patrimoine relativement rajeuni.

ELECTRICITE ET ELECTROMECHANIQUE.

En 1973, cette administration consacrera son activité aux objets ci-après :

— Etude, exécution et entretien des équipements électriques et électromécaniques des voies navigables et des routes.

— Etude, exécution et entretien des installations d'éclairage public, de signalisation, de direction et de téléphonie des autoroutes.

— Etude, exécution et entretien des installations d'éclairage public, de signalisation et de direction des routes ordinaires de l'Etat.

— Etude, exécution et entretien des installations nécessaires pour la solution des problèmes d'automatisme et d'information touchant aux routes et aux voies navigables.

— Coordination d'installations de signalisation dans les agglomérations urbaines.

— Etude, exécution et entretien de l'équipement électrique et électromécanique des bâtiments de l'Etat, comprenant notamment les postes de transformation, la distribution d'énergie, les installations d'éclairage, les installations de chauffage et de conditionnement d'air, les ascenseurs, les installations de transport.

TRAVAUX SUBSIDIES ET RECONSTRUCTION.

Les crédits prévus pour le secteur « Travaux subsidés » ont une double affectation :

1. *Intervention financière de l'Etat dans les travaux à exécuter par les pouvoirs publics régionaux et locaux.*

a) En vertu de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949, modifié par des arrêtés royaux ultérieurs, l'Etat doit accorder

Om dit alles te verwezenlijken moet de Regie der Gebouwen kunnen beschikken over voldoende middelen en dient ze te kunnen beroep doen op financieringsmethodes aangepast aan de belangrijkheid van de projecten. Buiten de normale begroting (dotaties) zal de Regie moeten kunnen beschikken over gelden aangetrokken op de kapitaalmarkt zoals voorzien bij artikel 13 van de wet van 1 april 1971 houdende oprichting van de Regie der Gebouwen.

Een planning op halflange termijn (5-jarenprogramma) overgemaakt door de verschillende departementen vormt het uitgangspunt voor de eerstvolgende begroting. Op deze wijze wordt er continuïteit en coördinatie tot stand gebracht in de uitvoering van de opeenvolgende fysieke programma's.

Een speciale aandacht verdient de toestand van het staatspatrimonium inzake postgebouwen. Zelfs indien elk jaar 550 miljoen frank aan nieuwbouw besteed wordt zal pas na tien jaar een tamelijk verjongd patrimonium bekomen worden.

ELEKTRICITEIT EN ELEKTROMECHANIKA.

In 1973 zal het Bestuur zijn activiteit wijden aan :

— Studie, uitvoering en onderhoud der elektrische- en elektromechanische uitrusting op de waterwegen en de wegen.

— Studie, uitvoering en onderhoud op de autowegen van de installaties van openbare verlichting, signalisatie, bewegwijzering, telefonie.

— Studie, uitvoering en onderhoud op de gewone rijkswegen van de installaties van openbare verlichting, signalisatie, bewegwijzering.

— Studie, uitvoering en onderhoud van de installaties voor de oplossing van de automatisme- en informatieproblemen voor wegen en waterwegen.

— Coördinatie van seininstallaties in stedelijke agglomeraties.

— Studie, uitvoering en onderhoud van elektrische en elektromechanische uitrusting van de rijksgebouwen bevattende ondermeer de omvormingsposten, de energieverdeling, de verlichtingsinstallaties, verwarmings- en luchtconditioneringsinstallaties, liften, transportinstallaties.

GESUBSIDIEERDE WERKEN EN WEDEROPBOUW.

De kredieten voor de sector « Gesubsidieerde Werken » hebben een dubbele aanwending :

1. *Rijksbijdrage in de door de gewestelijke en plaatselijke openbare besturen uit te voeren werken.*

a) Op grond van het besluit van de Regent van 2 juli 1949, gewijzigd bij latere koninklijke besluiten, moet de Staat een

une intervention financière déterminée, pour certains travaux d'infrastructure, à exécuter par les pouvoirs publics régionaux et locaux.

Le montant de l'intervention de l'Etat est, dans les limites du coût total des travaux, financé par le Crédit communal de Belgique, à concurrence d'un montant-plafond déterminé.

En application de l'arrêté royal du 22 octobre 1959 et en vertu de la convention conclue entre l'Etat belge et le Crédit communal de Belgique, l'Etat assume la charge des intérêts et de l'amortissement des emprunts contractés par les pouvoirs publics régionaux et locaux, auprès de ce dernier organisme pour l'exécution des travaux susvisés, au prorata de son intervention dans le coût de ces travaux.

b) Certains travaux d'un caractère particulier sont financés directement par les crédits budgétaires correspondants; il s'agit notamment des bâtiments scolaires provinciaux et communaux, pour lesquels il est prévu un Fonds spécial sur lequel sont imputés les subsides déterminés par les Ministres de l'Education nationale.

c) Par ailleurs, il reste encore des dossiers à régler en application de la loi du 6 juillet 1948 concernant la réparation des dommages de guerre au domaine public des pouvoirs provinciaux, régionaux et locaux et organismes y assimilés.

2. Equipement infrastructurel des quartiers d'habitations sociales.

En exécution de l'article 33 du Code du Logement annexé à l'arrêté royal du 10 décembre 1970, confirmé par la loi du 2 juillet 1971, l'Etat prend à sa charge l'équipement infrastructurel complet des quartiers d'habitations sociales groupant au moins 25 habitations (ancienne loi dite « Loi Brunfaut »).

Dans le cadre du programme général des nouvelles habitations sociales à réaliser en 1973 et compte tenu, d'une part, des terrains à bâtir équipés déjà disponibles et, d'autre part, des équipements qui ne devront être imputés qu'en 1974, le crédit nécessaire à l'équipement de quartiers est prévu à concurrence d'environ 20.000 logements.

FONDS D'EXPANSION ECONOMIQUE ET DE RECONVERSION REGIONALE.

L'équipement des zonings industriels a fait l'objet d'une série de décisions du C.M.C.E.S. Ces décisions impliquent des travaux dont les engagements devront être opérés en 1973, aussi le montant à prévoir sous la rubrique de l'équipement des zonings doit-il être porté à 1.500 millions.

Mais ces zonings doivent être pourvus d'accès routiers convenables. L'expérience de 1972 montre déjà que la suppression de la rubrique des routes d'accès aux zonings est inapplicable. Aussi importe-t-il de prévoir pour ces routes un montant de 310 millions.

bepaalde financiële bijdrage verlenen voor zekere infrastructuurwerken die door de gewestelijke en lokale openbare besturen uit te voeren zijn.

De rijksbijdrage wordt, in het raam van de volledige kostprijs der werken, gefinancierd door het Gemeentekrediet van België ten belope van een bepaald plafondbedrag.

Met toepassing van het koninklijk besluit van 22 oktober 1959 en krachtens de tussen de Belgische Staat en het Gemeentekrediet van België afgesloten overeenkomst, neemt de Staat de last op zich van de rente en de aflossing der leningen die door de gewestelijke en lokale besturen bij deze laatste instelling werden aangegaan voor de uitvoering van de bedoelde werken naar verhouding van zijn bijdrage in de prijs van die werken.

b) Zekere werken van bijzondere aard worden rechtstreeks uit de overeenstemmende begrotingskredieten gefinancierd, hoofdzakelijk de provinciale en gemeentelijke schoolgebouwen waarvoor een bijzonder Fonds is voorzien waarop de door de Ministers van Nationale Opvoeding bepaalde toelagen worden aangerekend.

c) Anderzijds blijven nog dossiers af te wikkelen met toepassing van de wet van 6 juli 1948 inzake herstel van oorlogsschade aan het openbaar domein der provinciale, regionale en lokale besturen en daarmee gelijkgestelde inrichtingen.

2. Infrastructuuruitrusting van de sociale woonwijken.

Ter uitvoering van artikel 33 van de Huisvestingscode gevoegd bij het koninklijk besluit van 10 december 1970, dat werd bekrachtigd door de wet van 2 juli 1971, neemt de Staat te zijnen laste de volledige infrastructuuruitrusting van de sociale woonwijken met tenminste 25 woningen (vroegere « Wet Brunfaut »).

In het raam van het algemeen programma der in 1973 te verwezenlijken nieuwe sociale woongelegenheden en rekening houdende enerzijds met de reeds beschikbare uitgeruste bouwterreinen en anderzijds met de uitrustingen die slechts in 1974 zullen moeten aangerekend worden, wordt het nodige krediet voor de uitrusting van woonwijken uitgetrokken ten belope van circa 20.000 woningen.

FONDS VOOR ECONOMISCHE EXPANSIE EN REGIONALE RECONVERSIE.

In verband met de uitrusting van de industriezones heeft het M.C.E.S.C. een reeks beslissingen genomen. De beslissingen slaan op werken waarvoor de vastleggingen in 1973 moeten gedaan worden, derhalve moet het bedrag dat onder de rubriek van de uitrusting van de zonings opgenomen dient te worden op 1.500 miljoen gebracht worden.

Deze zones moeten evenwel degelijke toegangswegen krijgen. De ervaring in 1972 leert ons reeds dat de schrapping van de rubriek der toegangswegen tot de zones niet kon toegepast worden. Voor die wegen dient derhalve een bedrag van 310 miljoen uitgetrokken te worden.

Finalement, l'assainissement des sites charbonniers doit se poursuivre et être étendu aux sites industriels désaffectés. La loi sera modifiée dans ce sens. Cette extension entraînera des engagements de 201 millions.

Au total, c'est donc 2.011 millions qu'il y a lieu de prévoir au Fonds d'Expansion économique pour les besoins du Ministère des Travaux publics. C'est une majoration importante par rapport aux 1.520 millions de 1972.



EXPOSE DU SECRETAIRE D'ETAT A LA POLITIQUE PORTUAIRE.

A. C'est la première fois qu'un membre du Gouvernement belge est chargé de la coordination de la politique portuaire.

Cette décision vient à temps :

1. Intérêt croissant de nos ports pour notre économie nationale : ils transbordent 42 p.c. du volume de nos importations, ils sont des pôles importants de croissance pour notre expansion industrielle.

2. Elargissement de la Communauté européenne à 9 membres et accroissement du trafic de marchandises par mer qui en résultera, tant entre les 3 nouveaux membres et les 6 anciens qu'entre l'ensemble de la Communauté élargie et les pays d'outre-mer.

3. L'avenir de nos ports de mer dépend de négociations qui doivent mener à une harmonisation de la politique portuaire dans le cadre européen et de négociations importantes avec les Pays-Bas.

B. Compétence du Secrétaire d'Etat d'après le protocole avec le Ministre des Travaux publics :

I. Le Secrétaire d'Etat est compétent pour les ports maritimes d'Anvers, Gand, Bruges-Zeebruges, Ostende et Nieuport.

Les ports intérieurs tels que Bruxelles, Charleroi et Liège n'y sont pas compris.

II. Le Secrétaire d'Etat est compétent pour les problèmes qui concernent la politique portuaire pour autant qu'ils relèvent de la compétence du département des Travaux publics et notamment :

1. L'élaboration d'une politique portuaire compte tenu de l'accroissement du trafic de marchandises résultant notamment de l'élargissement de la Communauté européenne.

Le trafic par mer entre les anciens et les nouveaux membres de la Communauté élargie doublera pratiquement d'ici 1980, principalement le « short sea traffic ». Vers la fin de 1980, le tunnel sous la Manche pourrait être mis en service. De là, la nécessité de comparer les prévisions jusqu'en 1980 avec les estimations pour le trafic par ce tunnel après 1980 et le calcul du point de saturation de ce tunnel.

Ten slotte moet de sanering van de steenkolenvestigingen voortgezet worden en uitgebreid tot de buitendienstgestelde industrievestigingen. De wet zal in die zin gewijzigd worden. Deze uitbreiding zal vastleggingen ten belope van 201 miljoen tot gevolg hebben.

In totaal moet dus 2011 miljoen uitgetrokken worden op het Fonds voor economische expansie ten behoeve van het Ministerie van Openbare Werken. Het is een aanzienlijke verhoging, vergeleken bij de 1.520 miljoen in 1972.



UITEENZETTING VAN DE STAATSSECRETARIS VOOR HAVENBELEID.

A. Het is de eerste maal dat een lid van de Belgische Regering met de coördinatie van ons havenbeleid belast wordt.

Dit is een beslissing die op tijd komt :

1. Het groeiend belang van onze havens voor onze nationale economie : zij verhandelen 42 pct. van onze invoer; zij zijn belangrijke groeipolen in onze industriële ontwikkeling.

2. De uitbreiding van de Europese Gemeenschap tot 9 leden en de groei van het goederenverkeer ter zee die daarvan het gevolg zal zijn, zowel tussen de 3 nieuwe leden en de 6 oude, als tussen de verruimde Gemeenschap in haar geheel met de overzeese landen daarbuiten.

3. De toekomst van onze zeehavens hangt af van onderhandelingen die naar een harmonisatie van de havenpolitiek in Europees verband moeten leiden en van belangrijke onderhandelingen met Nederland.

B. Bevoegdheden van de Staatssecretaris krachtens het protocol met de Minister van Openbare Werken :

I. De Staatssecretaris is bevoegd voor de zeehavens Antwerpen, Gent, Brugge-Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

Binnenhavens als Brussel, Charleroi en Luik zijn daar niet inbegrepen.

II. De Staatssecretaris is bevoegd voor de problemen die het havenbeleid betreffen voor zover zij tot de bevoegdheid van het departement van Openbare Werken behoren en wel :

1. De uitwerking van de havenpolitiek in functie van de groei van het goederenverkeer als gevolg ondermeer van de uitbreiding van de Europese Gemeenschap.

Het zeeverkeer tussen de nieuwe en oude leden van de verruimde E.E.G. zal waarschijnlijk verdubbelen tegen 1980, hoofdzakelijk het « short sea traffic ». Einde 1980 zou de tunnel onder het Nauw van Kales in gebruik kunnen gesteld worden. Vandaar de noodzaak de prognoses tot 1980 te vergelijken met de vooruitzichten voor het verkeer door die tunnel na 1980 en de berekening van het saturatiepunt van dit tunnelverkeer.

A quel moment et pour quel volume cette saturation se réalisera-t-elle ?

Quel est le trafic qui continuera à se servir des routes normales; quel développement faut-il prévoir après que le point de saturation aura été atteint ? Nous devons être prêts à faire face à ces situations futures.

2. Promotion de l'expansion des ports en fonction de l'accroissement du trafic.

3. La coordination de la politique portuaire entre les départements concernés.

Par des protocoles ou des échanges de lettres, la coordination devra être assurée, entre autres, avec les Affaires économiques, l'Economie régionale flamande, l'Intérieur, les Communications, etc.

4. La promotion d'une coopération rationnelle entre les ports nationaux dans le cadre de cette politique.

Cette tâche vient à un moment propice. Il sera plus facile de faire coopérer les ports dans une période d'accroissement du trafic des marchandises où chaque port est assuré d'avoir une activité plus grande.

5. Favoriser une collaboration harmonieuse entre les ports nationaux, les ports du Benelux et les ports de la Communauté élargie, plus particulièrement ceux de la Mer du Nord.

Sur le plan du Benelux, beaucoup de contacts ont été pris et des études ont été effectuées par lesquels l'atmosphère entre les ports s'est améliorée. Dans le cadre de la Communauté européenne on est au premier stade de la préparation d'une politique portuaire. La Belgique a tout intérêt à combattre la concurrence déloyale par une réglementation européenne non discriminatoire. Cette affaire sera suivie de très près par le Secrétaire d'Etat afin de pouvoir faire des propositions en temps utile.

6. Les contacts avec l'extérieur et les négociations internationales, principalement avec les Pays-Bas, en ce qui concerne la politique portuaire.

Il s'agit ici des négociations avec les Pays-Bas qui ont pour but la réalisation de traités concernant le redressement de la courbe de Bath, le canal de Baalhoek et la radarisation de l'Escaut.

7. L'organisation de la propagande dans le monde en faveur des ports belges.

8. Les problèmes ayant trait à la gestion des ports.

Un point important dans ce domaine est la nécessité pour le port d'Anvers d'une unité de gestion entre la rive droite de l'Escaut et l'expansion sur la rive gauche.

Op welk ogenblik en met welk volume zal die saturatie intreden ?

Wat is het verkeer dat de normale routes zal blijven gebruiken ? Welke ontwikkeling is te voorzien na het bereiken van het saturatiepunt ? Wij moeten klaar zijn om aan deze verschijnselen het hoofd te kunnen bieden.

2. Bevordering van de expansie der havens in functie van de groei van het verkeer.

3. De coördinatie op het gebied van het havenbeleid tussen de betrokken departementen.

Door protocollen of uitwisseling van brieven zal de samenwerking o.m. met Economische Zaken, Vlaamse Streek-economie, Binnenlandse Zaken, Verkeerswezen, enz. moeten geregeld worden.

4. De bevordering van de rationele samenwerking tussen de nationale havens in het raam van dat beleid.

Deze opdracht komt op een gunstig ogenblik. Het zal gemakkelijker zijn de havens in verstandhouding te doen samenwerken in een periode van uitbreiding van het goederenverkeer waar elke haven verzekerd is een grotere bedrijvigheid te kennen.

5. Het in de hand werken van een harmonische samenwerking tussen de nationale havens, de Benelux-havens en de havens van de verruimde Gemeenschap, inzonderheid de Noordzeehavens.

Op het gebied van het Benelux-overleg werden reeds veel contacten gelegd en studies ondernomen, waardoor de sfeer tussen de havens verbeterd is. Op het vlak van de Europese Gemeenschap staat men inzake Europees havenbeleid nog maar in het eerste aanvangsstadium van de voorbereiding. België heeft er belang bij dat onrechtmatige concurrentie door een niet discriminerende Europese reglementering zou worden tegengegaan. Deze zaak zal de Staatssecretaris van dichtbij volgen om eventueel ten gepasten tijde voorstellen te doen.

6. Contacten met het buitenland en internationale onderhandelingen, inzonderheid met Nederland, inzake havenbeleid.

Het betreft hier de onderhandelingen met Nederland strekkende tot het tot standkomen van verdragen o.m. omtrent de rechte trekking van de Bocht van Bath, de aanleg van het Baalhoekkanaal en de radarisatie van de Schelde.

7. Organisatie van een doelmatige propaganda voor de Belgische havens over de wereld.

8. Vraagstukken betreffende de beheersvormen.

Een belangrijk punt in dit verband is de noodzaak voor de haven van Antwerpen van een eenheid van beheer tussen de rechter Scheldeoever en de expansie op de linker Schelde-oever.

III. Dans le cadre de sa compétence, le Secrétaire d'Etat dispose de la signature ministérielle, assume la responsabilité politique de ses activités, prend les initiatives qu'il estime souhaitables et peut demander l'avis et faire appel aux départements compétents concernés par ces questions. L'administration des Travaux publics transmet directement au Secrétaire d'Etat les dossiers de sa compétence et celui-ci les renvoie directement à l'administration.

IV. Le Ministre des Travaux publics reste compétent :

— pour les affaires qui ont une répercussion en dehors du domaine portuaire et qui ont des conséquences en matière d'aménagement du territoire, de routes, autoroutes ou de voies navigables;

— pour l'élaboration du budget ou des programmes des travaux à exécuter;

— pour l'organisation des services qui, au sein de son département, s'occupent des affaires portuaires.

Le Ministre agit toutefois après avoir recueilli l'avis du Secrétaire d'Etat chaque fois que la politique portuaire est concernée.

Ainsi, ce sera le devoir du Secrétaire d'Etat de donner son avis au Ministre afin que, par exemple, les crédits nécessaires soient disponibles pour des travaux urgents, tels que l'approfondissement du Scheur. L'exécution proprement dite des travaux se fait sous la responsabilité du Ministre.

V. Le Secrétaire d'Etat et le Ministre des Travaux publics signent les notes pour le Conseil des Ministres. Le Secrétaire d'Etat signe les notes pour les Comités ministériels. Le Ministre les envoie auxdits Comités, éventuellement avec ses observations.

VI. Dans les commissions qui sont créées ou qui existent déjà et dont les travaux ont une répercussion sur la politique portuaire, un délégué du Secrétaire d'Etat est désigné. Dans les commissions qui sont créées pour la politique portuaire, le Ministre envoie son délégué.

VII. En cas de doute concernant la compétence, le Ministre et le Secrétaire d'Etat se concerteront. La concertation a également lieu afin d'assurer une bonne coordination (voir également annexe n° 1).

EXPOSE DE M. DUBOIS, SECRETAIRE D'ETAT A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET AU LOGEMENT.

Les nouvelles structures gouvernementales, préfiguration de la structure régionale qui résultera de l'adoption de l'article 107^{quater} de la Constitution, font que les problèmes d'Aménagement du Territoire et du Logement sont pris en charge par un Ministre bruxellois, deux Secrétaires d'Etat et un Ministre qui a la responsabilité générale de la politique de l'Aménagement du Territoire et du Logement (voir annexe n° 2).

III. In het raam van zijn bevoegdheid heeft de Staatssecretaris de ministeriële medeondertekening, draagt hij de politieke verantwoordelijkheid voor zijn activiteiten, neemt hij de initiatieven die hij wenselijk acht en kan hij advies vragen en beroep doen op de bevoegde departementen die bij deze kwesties betrokken zijn. De administratie van Openbare Werken zendt de dossiers, voor zaken die behoren tot de bevoegdheid van de Staatssecretaris, rechtstreeks door naar hem en hij zendt ze rechtstreeks naar de administratie terug.

IV. De Minister van Openbare Werken blijft bevoegd :

— voor de zaken waarvan de draagwijdte het haven-domein overschrijdt en die gevolgen hebben op het gebied van ruimtelijke ordening, wegen, autosnelwegen of waterwegen;

— voor de opstelling van de begroting of programma's van uit te voeren werken;

— voor de organisatie van de diensten die zich in zijn departement met havenzaken bezig houden.

De Minister handelt evenwel na advies van de Staatssecretaris te hebben ingewonnen telkens als het havenbeleid daarbij betrokken is.

Zo zal b.v. de Staatssecretaris tot plicht hebben de Minister van advies te dienen opdat voor dringende werken als de uitdieping van het Scheur de nodige kredieten zouden beschikbaar zijn. De uitvoering zelf van de werken blijft onder de verantwoordelijkheid van de Minister ressorteren.

V. De Staatssecretaris en de Minister van Openbare Werken tekenen de nota's voor de Ministerraad. De Staatssecretaris ondertekent de nota's voor de ministeriële comités. De Minister stuurt die naar de comités door, eventueel met zijn opmerkingen.

VI. In de commissies die ingesteld worden of die reeds bestaan en waarvan de werkzaamheden een terugslag hebben op het havenbeleid wordt een afgewaardigde van de Staatssecretaris aangewezen. Naar de commissies die voor het havenbeleid worden ingesteld stuurt de Minister zijn afgewaardigde.

VII. In geval van twijfel omtrent de bevoegdheid zullen de Minister en de Staatssecretaris overleg plegen. Overleg vindt ook plaats ten einde een goede coördinatie te verzekeren (zie ook bijslag nr. 1).

UITEENZETTING VAN DE HEER DUBOIS, STAATS-SECRETARIS VOOR RUIMTELIJKE ORDENING EN HUISVESTING.

Door de nieuwe regeringsstructuren, de voorafbeelding van de regionale structuur die zal voortvloeien uit de goedkeuring van artikel 107^{quater} van de Grondwet, worden de problemen van de Ruimtelijke Ordening en van de Huisvesting overgenomen door een Brussels Minister, twee Staatssecretarissen en een Minister die de algemene verantwoordelijkheid draagt voor het beleid inzake ruimtelijke ordening en huisvesting (zie bijlage nr. 2).

Ceci m'incitera à ne pas être trop prolix bien que les matières relatives à la région wallonne soient particulièrement ardues.

Je me limiterai donc à mettre en évidence ce qui me paraît spécifique et fondamental pour la région dont j'ai la charge.

La Wallonie, du point de vue de l'aménagement du territoire, se caractérise :

1° par des sites de vieilles industrialisations qui, depuis Mons jusqu'à Liège, forment un conglomérat d'industries lourdes, d'usines, d'ateliers et de logements qui sont intimement, hélas, imbriqués.

Au sein de ce long ruban qui traverse longitudinalement notre région, des zones importantes sont stérilisées par les anciennes houillères.

2° par la présence de très vastes zones naturelles (Fagnes, Ardennes, Thiérache) qui constituent des réservoirs écologiques qu'il importe de préserver tout en y assurant cependant une capacité de développement économique. Ceci est indispensable car leurs habitants doivent avoir un niveau de vie équivalent à celui de leurs autres compatriotes.

Dans ces conditions, les grands axes de la politique wallonne d'aménagement doivent tendre :

a) à promouvoir une rénovation urbaine dynamique qui vise à la réaffectation des sites industriels à des fins de logement et d'équipement;

b) à assurer une implantation judicieuse et une croissance maîtrisée des zonings industriels, artisanaux et de service ainsi qu'une coordination des réseaux de communication qui les unissent;

c) à doter l'ensemble de la région wallonne de moyens de communications adéquats qui lui permettront de relier, non seulement entre elles les sous-régions qui la composent, mais aussi les autres régions du pays ainsi que les 4 pays voisins qui jouxtent son aire géographique.

A cet égard, je noterai qu'un immense pas vient d'être accompli par la mise en service de l'autoroute de Wallonie. Celle-ci, contrairement à ce que d'aucuns ont naguère affirmé, n'est pas une création sentimentale mais répond à une réelle nécessité. Le trafic, sur cet axe, en est une preuve irréfutable.

Pour parfaire cette entreprise bénéfique pour les Wallons, il conviendra de réaliser au plus tôt la route Charlemagne ainsi que l'électrification complète de la dorsale ferroviaire Verviers-Liège-Namur-Charleroi-Mons-Tournai-Mouscron.

Actuellement, un hiatus grave existe entre Charleroi et Mouscron. Sur ce tronçon, la vitesse moyenne des convois est à l'image du 19^e siècle.

Dit zet mij aan om niet te omslachtig te zijn hoewel de stof inzake het Waals gebied een harde dobber is.

Ik zal mij dus vergenoegen met in het licht te stellen wat specifiek en fundamenteel is voor het gebied waarmee ik belast ben.

Inzake ruimtelijke ordening kenmerkt Wallonië zich door :

1° stroken met oude industrialisaties die, van Bergen tot Luik, een conglomeraat vormen van zware industrieën, fabrieken, werkplaatsen en woningen die er helaas intiem verweven zijn.

In het lange lint dat ons gebied doorloopt zijn belangrijke zones gesteriliseerd door oude steenkolenmijnen.

2° de aanwezigheid van zeer ruime natuurlijke zones (de Venen, de Ardennen, Thiérache), ekologische reserves die dienen te worden beschermd maar waaraan ook een economische ontwikkeling moet worden gegeven. Dit is een onmisbare voorwaarde want hun bewoners moeten een levensstandaard verkrijgen die overeenstemt met die van hun landgenoten.

Derhalve moet het Waals aanlegbeleid in zijn grote trekken het volgende betrachten :

a) een dynamische stadsvernieuwing bevorderen met aanwending van de oude industriezones voor huisvesting en uitrusting;

b) de oordeelkundige inplanting en een beheerde groei verzekeren van de industriële, ambachtelijke en dienstverlenende zonings alsmede een coördinatie van de verkeersnetten die ze verbinden;

c) het gehele Waalse gebied voorzien van passende verkeersmiddelen die het mogelijk maken niet alleen de subgebieden onderling te verbinden maar ook voor de verbinding te zorgen met de andere gebieden van het land alsmede met de vier buurstaten die aan zijn geografisch gebied grenzen.

Ter zake moet ik aanstippen dat een enorme vooruitgang werd geboekt door de ingebruikneming van de snelweg van Wallonië. In tegenstelling tot hetgeen sommigen vroeger beweerden gaat het niet om een sentimentele creatie, maar beantwoordt deze weg aan een werkelijke noodzakelijkheid. Het verkeer op deze as is er een onweerlegbaar bewijs van.

Om deze onderneming die voor de Walen een weldaad is, te volmaken zal men zo spoedig mogelijk moeten overgaan tot de realisatie van de Charlemagneweg alsmede tot de volledige elektrificatie van de spoorlijn Verviers-Luik-Namen-Charleroi-Bergen-Doornik-Moeskroen.

Thans bestaat er een ernstig hiaat tussen Charleroi en Moeskroen. Op dit vak doet de gemiddelde snelheid van de konvoien terugdenken aan de 19^e eeuw.

L'expansion de la Wallonie passe aussi par la création de véritables métropoles régionales de développement. Or, certains espaces importants en sont atrocement dépourvus, ce qui freine tout à la fois l'expansion économique et commerciale ainsi que les accès à la culture.

Tout cela implique que nous remédiions aux carences actuelles mais aussi que le développement futur ne se fasse pas en réitérant les erreurs du passé. A savoir : une implantation anarchique des activités humaines qui nuit, en définitive, à la prospérité et à la qualité de vie des citoyens.

C'est pourquoi, l'adoption des plans de secteur s'avère urgente. C'est pourquoi aussi, je mettrai tout en œuvre pour qu'il en soit ainsi. J'estime cependant que ces plans ne seront de bons plans que si, d'une part, ils sont coordonnés, car ils n'ont pas toujours été étudiés avec la même méthodologie et les mêmes visions au niveau provincial, régional, national. Il importerait également, et cela me paraît fondamental pour un petit pays, de tenir compte des objectifs et du développement des pays limitrophes.

D'autre part, et cela me paraît plus fondamental encore pour l'humaniste et le démocrate que je suis et que j'entends rester, l'aménagement du territoire se doit d'associer les individus aux options qui conditionneront le cadre de leur vie future.

L'aménagement du territoire doit être l'œuvre de chaque citoyen mais il ne pourra l'être que si nous avons la volonté de créer et de développer un courant d'information continu entre ceux qui conçoivent et ceux qui sont concernés. Cela signifie en définitive qu'il faut pratiquer une saine démocratie. Or, il n'y a pas de démocratie sans participation. Toutefois, celle-ci engendrera des abus intolérables si tous ensemble, nous n'avons pas le courage de légiférer afin de fixer les axes d'une véritable politique foncière.

Décider de la vocation d'une partie du territoire, c'est engendrer dans l'état actuel de notre législation, des moins-values préjudiciables à certains propriétaires ou des plus-values injustifiées pour d'autres.

J'espère avoir l'occasion, au sein de cette commission et aussi à la tribune du Parlement, de développer plus longuement cette thèse.

Je me contenterai aujourd'hui d'affirmer, sous bénéfice de démonstration ultérieure, qu'il n'y a pas de politique d'aménagement de territoire valable d'une part et de politique du logement d'autre part, si nous ne dominons pas le problème foncier, c'est-à-dire si nous continuons à appliquer un code civil qui est mal recopié du droit justinien.

Ceci m'amène à vous parler des problèmes de logement.

On s'accorde généralement à reconnaître que, globalement il n'y a pas, en matière de logement, de problème quantitatif en Belgique puisque le nombre de logements excède de quelque 200.000 celui des ménages et que relativement peu d'habitations sont surpeuplées.

De expansie van Wallonië gaat via de stichting van de werkelijke regionale ontwikkelingsmetropolen. Welnu, in bepaalde belangrijke ruimten ontbreken zij volkomen, hetgeen zowel de economische en handelsexpansie maar ook de toegang tot de cultuur remt.

Dit alles veronderstelt dat wij in de huidige leemten voorzien maar ook dat de toekomstige ontwikkeling niet gebeurt met dezelfde vergissingen als in het verleden. Te weten : een ordeloze inplanting van de menselijke activiteiten welke uiteindelijk schade doet aan de welvaart en aan de kwaliteit van het leven van onze burgers.

Daarom is de goedkeuring van de gewestplannen een dringende zaak. Daarom zal ik ook alles in het werk stellen opdat dit zou geschieden. Ik meen evenwel dat deze plannen slechts goed zullen zijn, voor zover zij gecoördineerd zijn, want zij zijn niet steeds bestudeerd met dezelfde methodologie en met dezelfde inzichten op provinciaal, regionaal en nationaal vlak. Het komt er eveneens op aan — en dit lijkt mij fundamenteel voor een klein land — rekening te houden met de oogmerken en de ontwikkeling van de aangrenzende landen.

Voorts, en dit blijkt nog fundamenteeler voor de humanist en de democraat die ik ben en wens te blijven, moet bij de ruimtelijke ordening gezorgd worden dat de enkeling betrokken wordt bij de keuzen die zijn toekomstig levenskader zullen bepalen.

De ruimtelijke ordening moet het werk zijn van elke burger, maar dit kan slechts geschieden indien wij de wil hebben een doorlopende informatiestroming op te wekken en te ontwikkelen tussen degenen die de plannen ontwerpen en degenen die er bij betrokken zijn. Uiteindelijk betekent dit dat men een gezonde democratie betracht. Maar er is geen democratie zonder participatie. Deze zal echter onduldbare misbruiken meebrengen zo wij allen te samen niet de moed hebben wetten te maken waarin de grote trekken van een werkelijk grondgebied worden vastgelegd.

Over de roeping van een gedeelte van het grondgebied beslissen leidt in de huidige stand van onze wetgeving tot waardevermindering voor sommige eigenaars of tot onrechtvaardige waardevermeerdering voor anderen.

Ik hoop de gelegenheid te hebben in deze Commissie en ook op de tribune van het Parlement deze stelling uitvoeriger te behandelen.

Ik hoop dit later te kunnen bewijzen maar vergenoeg mij inmiddels met te betogen dat er geen degelijke politiek van ruimtelijke ordening mogelijk is noch een huisvestingsbeleid, als wij het grondprobleem niet beheersen, d.w.z. als wij voortgaan een burgerlijk wetboek toe te passen dat slecht is afgeschreven van het justiniaanse recht.

En dit brengt mij er toe U van de huisvestingsproblemen te spreken.

Over het algemeen is men het eens om te erkennen dat er inzake huisvesting globaal genomen geen kwantitatief probleem bestaat in België vermits het aantal woningen met circa 200.000 eenheden hoger ligt dan het aantal gezinnen en dat relatief weinig woningen overbevolkt zijn.

Si on se borne à cette vision très globale, je dirai macro-économique, de notre patrimoine immobilier, on pourrait estimer que la production actuelle de logements neufs (en moyenne 50.000 par an) suffit à rencontrer les besoins d'origine démographique (entre 10.000 et 20.000 ménages nouveaux par an, y compris les migrations à leur rythme actuel) ainsi que les pertes de logements (environ 6.000 démolitions de taudis et 6.000 démolitions prématurées par an).

Cependant, des crises quantitatives peuvent apparaître sur le plan régional et très exceptionnellement en cas de translation brusque de main-d'œuvre pour des raisons de développement économique. A mon estime, elles sont cependant généralement vite résorbées.

Au cours des dernières années, la configuration traditionnelle de la production de logements a été la suivante :

— Secteur public : (S.N.L. + S.N.T.) 8 à 10.000, soit 15 à 20 p.c.

— Secteur privé : 35 à 40.000, soit plus ou moins 80 p.c.

Néanmoins, depuis 1972, la construction de logements s'est élevée à 16.500 pour les 2 Sociétés Nationales de logements, soit 2.320 de plus que ce qui était prévu au 3^e plan.

Economiquement parlant, la branche industrielle de la construction se satisfait assez bien de ce taux de production et surtout de la configuration de celle-ci, de nombreux logements de standing moyen ou luxueux lui assurant des rentrées élevées. Résumons en une phrase en disant : les besoins solvables sont satisfaits et ils l'ont été en manière telle qu'un tassement très net s'est manifesté depuis 1969, ce qui a engendré certaines faillites assez retentissantes.

Malgré l'effort réalisé en 1972 et le programme 1973, il conviendra d'atteindre en 1975 les 20.000 logements sociaux prévus au plan afin de remédier aux retards qui furent accumulés pendant de nombreuses années et qui se concrétisent d'ailleurs dans certaines localités par l'existence de listes d'attente importantes de candidats locataires inscrits depuis des années. Il faut souligner que les besoins de logements nouveaux sont, en ordre principal, dus à la nécessité d'un assainissement du patrimoine qui comporte une proportion importante de logements insalubres ou vétustes ainsi que le montraient de récentes enquêtes spécialisées.

Cela démontre que le renouvellement du patrimoine immobilier vétuste, inadapté ainsi que des taudis, n'a de sens que si on démolit des taudis, mais cela implique aussi une accession possible des taudisards qui sont généralement des infra-salariés, au logement social, ce qui n'est pas le cas actuellement. Cela implique une révision fondamentale de notre législation qui, et j'ose l'affirmer, ne répond plus pleinement à son but social. En effet, qui sera capable demain de payer des loyers de 4.500 francs par mois avec des revenus inférieurs à 150.000 francs par an ?

En ce qui concerne la Wallonie, les déficiences du patrimoine immobilier sont particulièrement graves.

Zo men zich beperkt tot deze zeer globale, ik zal zeggen macro-economische visie van ons onroerend bezit, zou men kunnen denken dat de jaarlijkse produktie van nieuwe woningen (gemiddeld 50.000 per jaar) volstaat om de behoeften op te vangen van demografische oorsprong (10.000 tot 20.000 nieuwe gezinnen per jaar, inclusief de migraties volgens het huidige tempo) alsmede de verliezen aan woningen (circa 6.000 slopingen van krotwoningen en 6.000 voortijdige slopingen per jaar).

Er kunnen zich evenwel kwantitatieve crisissen voordoen op regionaal vlak en zeer uitzonderlijk in geval van plotse verschuivingen van de werkkrachten om redenen van economische ontwikkeling. Ik meen evenwel dat ze doorgaans vlug worden opgeslorpt.

Tijdens de jongste jaren was het traditionele beeld van de woningproduktie als volgt :

— Openbare sector (N.M.H. + N.L.M.) : 8 tot 10.000, of 15 tot 20 pct.;

— Particuliere sector : 35 tot 40.000, of circa 80 pct.

Sind 1972 bereikte de woningbouw niettemin 16.500 eenheden voor de twee nationale maatschappijen, d.i. 2.320 meer dan voorzien in het derde plan.

Economisch gesproken is de industriële tak van de bouw vrij vergenoegd met dit produktiepercentage en vooral met het beeld ervan, daar de talrijke woningen van middelgrote of luxueuze standing hoge inkomsten bezorgen. Dit kan in een enkele zin worden samengevat : de solvabele behoeften zijn bevredigend en dit gebeurde op zulke wijze dat sinds 1969 een zeer duidelijke stagnatie tot uiting komt die sommige vrij opzienbarende faillissementen heeft meegebracht.

Niettegenstaande de inspanning in 1972 en het programma 1973, past het in 1975 de in het plan voorziene 20.000 sociale woningen te bereiken om een jarenlange achterstand in te halen, die op vele plaatsen tot uiting komt in de wachtlijsten van de sinds jaren ingeschreven kandidaat-huurlers. Men moet beklemtonen dat de behoeften aan nieuwe woningen voornamelijk te wijten zijn aan de noodzaak van sanering van het patrimonium, dat een belangrijk aantal ongezonde of oude woningen omvat zoals blijkt uit recente gespecialiseerde enquêtes.

Dit bewijst dat de vernieuwing van het verouderd en onaangepast onroerend bezit, alsmede de krotwoningen, slechts zin heeft als men de krotwoningen sloopt, maar dit veronderstelt eveneens dat de krotbewoners, doorgaans onderbetaalden, een sociale woning kunnen betrekken, hetgeen thans niet het geval is. Dit vergt een grondige herziening van onze wetgeving, die — en dit durf ik beweren — niet meer volledig beantwoordt aan haar sociaal doel. Immers, wie zal morgen nog in staat zijn een huurprijs van 4.500 frank per maand te betalen met een inkomen van minder dan 150.000 frank per jaar.

Wat Wallonië betreft, zijn de gebreken in het onroerend bezit bijzonder ernstig.

Par ailleurs, la Wallonie a le taux le plus bas de constructions nouvelles parmi les régions du pays.

C'est également là que l'activité en matière d'assainissement s'exerce relativement le moins, alors que les besoins y sont les plus pressants. Des liens complexes de causalité régissent ces faits. Il y entre des éléments d'ordre psychologique, économique, financier, démographique et social.

Le secteur public du logement social, quant à lui, représente en Wallonie une part relative importante de la production neuve en raison de la défaillance du secteur privé.

Dans ces conditions, j'estime que dans la région wallonne, il importe d'assainir avec une très grande vigueur le patrimoine et ce, par une activité plus intense dans la démolition des logements insalubres non améliorables.

Ceci se concrétise par la statistique suivante :

Activités actuelles : plus ou moins 2.000 par an en Wallonie.

Besoins estimés : 7.000.

Manque à démolir : 5.000

Moyens à prévoir : incitation des pouvoirs locaux et régionaux à utiliser les dispositions de l'article 69 du code du logement et incitation des sociétés immobilières des services publics à utiliser les possibilités offertes par l'article 66 du code du logement.

Pour répondre aux déficiences et carences que je viens de mettre en évidence, j'estime que pour la Wallonie la politique du logement devrait se formuler comme suit, mais mes Collègues confrontés avec des problèmes différents auront peut-être une autre vision des choses et c'est normal :

— être *structurelle*, c'est-à-dire que des moyens financiers sûrs seront garantis afin d'atteindre les objectifs fixés;

— être *globale* — en ce sens que le Ministre et les Secrétaires d'Etat qui ont le logement dans leurs attributions doivent tout à la fois faire exécuter :

- les constructions nouvelles;
- l'amélioration de logements anciens;
- la démolition de taudis;
- la rénovation urbaine.

Il faudra aussi qu'avec l'aide de différents Ministères, on puisse réaliser pour les ensembles importants de logements des équipements socio-collectifs nécessaires;

— reposer sur l'aide aux personnes, laquelle serait proportionnée aux moyens dont chacun dispose pour bien se loger;

Wallonië heeft trouwens het laagste percentage aan nieuwe woningen tegenover de andere landstreken.

Het is eveneens daar dat de activiteit inzake de sanering het geringst is, hoewel de behoeften er het dringendst zijn. Ingewikkelde oorzakelijkheidsverbanden beheersen deze feiten. Er komen factoren van psychologische, economische financiële, demografische en sociale aard bij te pas.

De openbare sector van de sociale huisvesting vertegenwoordigt in Wallonië een vrij belangrijk aandeel van de nieuwe productie wegens de tekortkomingen van de particuliere sector.

Derhalve meen ik dat in het Waalse gebied moet worden overgegaan tot een krachtdadige sanering van het patrimonium en wel door een intensiever activiteit op het gebied van de sloping van niet-verbeterbare ongezonde woningen.

Dit komt tot uiting in de volgende statistiek :

Huidige activiteiten : circa 2.000 per jaar in Wallonië.

Geraamde behoeften : 7.000.

Te slopen : 5.000.

Middelen : de plaatselijke en regionale besturen aanzetten gebruik te maken van de bepalingen van artikel 69 van de Huisvestingscode en de bouwmaatschappijen van de openbare diensten uitnodigen gebruik te maken van de mogelijkheden die hen door artikel 66 van de Huisvestingscode worden geboden.

Om tegemoet te komen aan de gebreken en tekortkomingen die ik zo pas in het licht heb gesteld, meen ik dat het Huisvestingsbeleid in Wallonië als volgt zou moeten worden geformuleerd, maar mijn kollega's, die met andere problemen geconfronteerd zijn, hebben wellicht een andere visie op deze zaken — en dit is normaal. Het moet :

— *structureel* zijn : d.w.z. dat vaste financiële middelen zullen worden gewaarborgd om de vastgestelde oogmerken te bereiken;

— *globaal* zijn — in die zin dat de Minister en de Staatssecretarissen die de huisvesting in hun bevoegdheid hebben, terzelfder tijd moeten doen uitvoeren :

- nieuwbouw;
- verbetering van oude woningen;
- sloping van krotwoningen;
- stadsvernieuwing.

Met de hulp van de verschillende ministeriële departementen moet kunnen worden overgegaan tot de realisatie van de nodige sociaal-collectieve voorzieningen voor de belangrijke woningcomplexen;

— steunen op de *hulp aan personen*, in verhouding met de middelen waarover ieder beschikt om zich behoorlijk te huisvesten;

— respecter *la liberté individuelle* en permettant le libre choix entre la location et l'accèsion à la propriété, l'habitat en ville ou à la campagne, l'appartement ou la maison unifamiliale.

Pour doter chaque ménage belge d'un logement sain, agréable et fonctionnel, il importe de stabiliser le coût de la construction, lequel est soumis à la triple pression du coût du terrain, du coût de la main-d'œuvre et du taux du crédit. Dans ces conditions, nous devons mener une triple action, à savoir :

pratiquer une *politique foncière* active;

assurer le développement de l'*industrialisation*, ce qui nécessite entre autre, la rationalisation du *secteur public* du logement et du secteur de la construction;

garantir un *financement* adéquat.

Enfin, il importe d'adapter les conditions d'accès à un logement social en fonction des revenus et des charges de la famille.

C'est pourquoi, il faut pratiquer une *politique foncière* telle que les utilisateurs et les pouvoirs publics disposent aux moments voulus et aux endroits requis des terrains destinés à la réalisation des objectifs de l'aménagement du territoire, du logement et des équipements économiques et sociaux.

Il faudra aussi que le Gouvernement crée les conditions favorables à l'existence et au développement du secteur industrialisé de la construction de logements, par les moyens suivants :

1. RECHERCHE.

a) *Recherche de base.*

Adoption de normes dimensionnelles et qualitatives;

Coordination modulaire;

Standardisation.

b) *Recherche compétitive.*

Passation de contrats de progrès;

Recours aux commandes groupées.

c) *Assistance au développement.*

Un plan d'ensemble à long terme coordonnera les aides accordées dans le domaine de l'industrialisation par les différents départements ministériels.

2. ADMINISTRATION.

a) Généralisation d'appel d'offres avec concours — avec mise au point de méthodes objectives de comparaison.

b) Revision du rôle et statut de l'architecte et de son mode de rétribution vers une plus grande coopération des spécialistes intégrés à la construction.

— de *individuele vrijheid* eerbiedigen door de vrije keuze mogelijk te maken wat het huren of de eigendomsverwerving betreft en ook inzake stad of platteland, flat of eensgezinswoning.

Om elk Belgisch gezin te voorzien van een gezonde, aangename en functionele woning, is het van belang de bouwkosten te stabiliseren, welke aan een drievoudige druk onderworpen zijn : kosten van de bouwgrond, arbeidsloon en rente van het krediet. Derhalve is er een drievoudige aktie nodig, namelijk :

een *actief grondbeleid voeren*;

zorgen voor de ontwikkeling van de *industrialisering*, hetgeen noopt tot rationalisatie van de openbare sector van de huisvesting en van het bouwbedrijf;

een passende *financiering* waarborgen.

Ten slotte dienen de voorwaarden om een sociale woning te verwerven aangepast te worden aan het inkomen en de lasten van het gezin.

Daarom moet het grondbeleid erop gericht zijn de gebruikers en de overheid op het gewenste ogenblik en op de vereiste plaatsen, gronden ter beschikking te stellen met het oog op de verwezenlijking van de ruimtelijke ordening, van de huisvesting en van de economische en sociale voorzieningen.

De Regering moet ook de gunstige voorwaarden scheppen voor het bestaan en de ontwikkeling van een geïndustrialiseerde woningbouw, en dit door de volgende middelen :

1. SPEURWERK.

a) *Basisonderzoek.*

Aanneming van dimensionele en kwalitatieve normen;

Modulaire coördinatie;

Standaardisering.

b) *Competitief onderzoek.*

Afsluiting van vooruitgangscontracten;

Gegroepeerde bestellingen.

c) *Ontwikkelingshulp.*

Een algemeen plan op lange termijn zal de hulp coördineren die inzake industrialisering door de verschillende ministeriële departementen wordt verleend.

2. ADMINISTRATIE.

a) Veralgemening van het systeem van offerte-aanvragen met wedstrijd — met uitwerking van objectieve vergelijkingsmethoden.

b) Herziening van de rol en van het statuut van de architect en van zijn bezoldigingswijze, in de zin van een grotere samenwerking der in de bouw geïntegreerde specialisten.

c) Unification des règlements généraux sur la bâtisse et des clauses des cahiers de charges.

3. EMPLOI.

a) Aide à la reconversion des entreprises de construction et à la concentration des moyens d'exécution.

b) Mise en œuvre de mesures adéquates de formation et de réadaptation professionnelle.

Secteur public.

Le secteur public doit être restructuré afin de répondre aux objectifs de la régionalisation sans mettre en cause le développement de l'industrialisation.

Ce but sera atteint par :

a) Détermination des besoins en logement au niveau régional conformément aux dispositions de la loi portant organisation de la planification et de la décentralisation économique.

b) Encouragement au regroupement des Sociétés locales de logement social conformément à la déclaration gouvernementale.

Enfin, j'estime qu'à côté des sources traditionnelles de financement, à savoir, la dotation de l'Etat et les emprunts, il faudra envisager les moyens nouveaux qui sont évoqués dans le 3^e plan.

Cela permettrait de dominer tout le problème financier sous le double point de vue de la hauteur des investissements et du taux d'intérêt qui grève le logement social.

Enfin, pour le territoire que je dois animer, il m'apparaît — et ceci démentira ceux qui affirment quelquefois que je serais le représentant d'une tendance opposée au droit de propriété — qu'il convient de favoriser tout à la fois l'accès à la propriété et, pour ceux qui, hélas, ne bénéficient pas encore pleinement de l'augmentation du standing de vie ou qui veulent se réserver une plus grande autonomie ou liberté individuelle, l'accès à la location.

Comment pourrions-nous atteindre ces objectifs dans le secteur de l'accès à la propriété ?

Les mesures suivantes pourraient être envisagées :

— généralisation de la garantie de l'Etat sur les prêts hypothécaires;

— généralisation du remboursement des prêts par annuités progressives;

— adoption d'une loi créant l'épargne-logement qui assurera à l'épargnant un prêt à un taux d'intérêt réduit et lié au taux obtenu pour les sommes déposées;

c) Eenmaking van de algemene bouwverordeningen en van de clausules der bestekken.

3. TEWERKSTELLING.

a) Hulp aan de reconversie van de bouwbedrijven en aan de concentratie van de uitvoeringsmiddelen.

b) Invoering van passende maatregelen voor de beroepsopleiding en omscholing.

Openbare sector.

Aan de openbare sector moet een nieuwe structuur gegeven worden ter bereiking van de doeleinden van de regionalisering zonder evenwel de ontwikkeling van de industrialisering in het gedrang te brengen.

Dit doel zal bereikt worden door :

a) Bepaling van de regionale woningbehoeften overeenkomstig de bepalingen van de wet houdende organisatie van de economische planificatie en decentralisatie.

b) Bevordering van de hergroepering der plaatselijke maatschappijen van sociale woningen overeenkomstig de regeringsverklaring.

Ten slotte meen ik dat naast de traditionele financieringsbronnen, nl. de dotatie van de Staat en de leningen, ook de in het derde plan vermelde nieuwe middelen in overweging moet worden genomen.

Dit zal de mogelijkheid scheppen om het gehele financiële probleem te beheersen van uit het dubbele oogpunt van de hoogte der investeringen en van de rentevoet die op de sociale huisvesting drukt.

Wat het gebied betreft waar ik bezieling moet brengen, lijkt het me — en dit is een logenstraffing van hetgeen wel eens beweerd wordt, nl. dat ik de vertegenwoordiger zou zijn van een strekking die ingaat tegen het eigendomsrecht — dat tegelijk de eigendomsverwerving moet worden begunstigd en voor degenen die helaas nog niet het volledige genot hebben van een verhoogde levensstandaard of die een grotere zelfstandigheid of individuele vrijheid wensen te behouden, de mogelijkheid om te huren.

Hoe kunnen wij deze doeleinden bereiken op het gebied van de eigendomsverwerving ?

De volgende maatregelen zouden kunnen worden overwogen :

— veralgemening van de staatswaarborg voor hypotheekleningen;

— veralgemening van de aflossing van leningen door progressieve annuïteiten;

— aanneming van een wet op de invoering van het woonsparen, waarbij aan de spaarder een lening wordt verzekerd tegen een verlaagde rentevoet en verbonden aan het percentage verkregen voor de gedeponeerde bedragen;

— versement par l'Etat sur le carnet d'épargne, de tout ou partie de la prime à la construction qui sera productive d'intérêt;

— étendre le champ d'application de la prime et du prêt à l'assainissement aux logements inadaptes.

Dans le secteur locatif, l'accès à un logement social neuf pourrait être facilité par le système d'allocation logement, laquelle serait proportionnée aux revenus et aux charges familiales des ménages.

En ce qui concerne les logements vétustes ou fonctionnellement inadaptes, l'octroi de prêts à taux réduits aux locataires favoriserait l'assainissement du patrimoine. Une procédure analogue à celle prévue dans la loi sur le bail à ferme permettrait de surmonter les difficultés si le propriétaire refusait de participer à cette modernisation.

Pour terminer ce chapitre consacré au logement, je voudrais enfin signaler que la législation actuelle ne permet pas aux citoyens qui ont les plus faibles revenus d'accéder à un logement social sans consacrer à leur logement une part trop élevée de leur budget familial.

Je viens d'indiquer comment on pourrait remédier à la situation déplorable de ceux dont les revenus se situent en dessous de cette fourchette médiane.

Je crois qu'un représentant de l'exécutif doit avoir la même sollicitude pour ceux dont les revenus se situent légèrement au-dessus des revenus maxima autorisés pour bénéficier de l'aide de l'Etat. Des mesures ont déjà été prises : prêts aux habitations moyennes, primes dégressives, etc.

A mon estime cependant :

— par une politique foncière active, c'est-à-dire par la création de lotissements accessibles, à des prix normaux;

— par l'aide de l'Etat à la création de chantiers groupés;

— par la promotion de l'industrialisation qui n'est pas une panacée certes mais qui doit tendre à compenser les augmentations de salaire par une augmentation de la productivité de la main-d'œuvre, dans le bâtiment, il serait possible de permettre aux employés, cadres et classes moyennes de mieux se loger.

Je noterai au passage qu'une telle politique ne coûterait rien aux contribuables.

En cette période inflatoire, n'est-ce pas dans de telles directions qu'il importe de s'orienter ?

J'ai tenu avant tout à agiter des idées et à susciter vos réflexions. J'espère que tous ensemble, nous parviendrons à dominer les problèmes avec lesquels nous sommes confrontés.

Nous sommes avant tout au service des hommes, c'est eux qui doivent rester au centre de nos préoccupations et non les doctrines.

— storing door de Staat op het spaarboekje, van het geheel of van een deel van de bouwpremie die intrest zal opbrengen;

— uitbreiding van het toepassingsgebied van de premie en van de lening voor de sanering van onaangepaste woningen.

In de huursector, zou het huren van een nieuwe sociale woning kunnen worden vergemakkelijkt door het systeem van de huisvestingstoelage, in verhouding tot de inkomsten en de lasten van het gezin.

Wat de oude of functioneel onaangepaste woningen betreft, zou de toekenning aan de huurders van leningen tegen geringe rentevoet, de sanering van het woonpatrimonium bevorderen. Een procedure in de trant van die welke voorgeschreven is in de wet op de landpacht, zou het mogelijk maken de moeilijkheden te overwinnen, wanneer de eigenaar zou weigeren deel te nemen aan deze modernisering.

Tot besluit van dit hoofdstuk over de huisvesting zou ik willen aanstippen dat onze huidige wetgeving de burgers met de laagste inkomens niet in staat stelt aan een sociale woning te geraken zonder een te groot deel van hun gezinsinkomen aan huisvesting te besteden.

Hiermee heb ik aangeduid hoe men zou kunnen tegemoetkomen aan de bedroevende toestand van hen wier inkomen beneden dat van de middenklasse ligt.

Ik meen dat een vertegenwoordiger van de uitvoerende macht even bezorgd moet zijn voor hen wier inkomen iets hoger ligt dan de toegelaten maxima om staatshulp te kunnen genieten. Er zijn reeds maatregelen getroffen : leningen voor de middelgrote woningen, degressieve premies, enz.

Ik meen evenwel :

— dat het door een actief grondbeleid, d.w.z. door het scheppen van bereikbare verkavelingen tegen normale prijzen;

— door staatshulp voor groepsbouwplaatsen;

— door bevordering van de industrialisering, wat weliswaar geen wondermiddel is, maar de loonsverhogingen moet compenseren door een verhoogde produktiviteit van de bouwvakkers, mogelijk zou zijn de bedienden, de kaders en de middenstand een betere huisvesting te verschaffen.

Terloops wijs ik erop dat dergelijk beleid niets zou kosten aan de belastingbetalers.

Is het niet in die richting dat men moet zoeken in de huidige periode van inflatie ?

Wat ik hier vooral heb willen doen is ideeën in het midden brengen en U tot overdenking op te wekken. Ik hoop dat wij allen samen erin zullen slagen de problemen te overwinnen waarmee wij te kampen hebben.

Vóór alles staan wij ten dienste van de mensen en het zijn de mensen, niet de doctrines, waar wij ons in de eerste plaats om moeten bekommeren.

Etre progressiste, n'est-ce pas, avant tout, être capable de remettre en question ce que l'on pense en fonction des progrès et de la confrontation de nos idées avec celles des autres hommes ?

EXPOSE DE M. VANDEWIELE, SECRETAIRE D'ETAT A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET AU LOGEMENT.

Après l'exposé de mon honorable collègue pour la région wallonne, je tiens à fournir quelques précisions complémentaires quant à la politique que nous avons l'intention de mener en matière d'aménagement du territoire et de logement.

A cet égard, je tâcherai de poursuivre un double objectif.

En premier lieu il nous semble indiqué de préciser et (ou) de compléter les lignes générales de la politique que M. le Secrétaire d'Etat Dubois vient de nous exposer.

En deuxième lieu il pourrait être utile d'accentuer quelques aspects de cette politique vue sous l'angle des problèmes tels qu'ils se présentent dans la région flamande. Ceci, afin de vous montrer clairement que la politique que nous désirons élaborer, procédera des nécessités qui se font jour pour chaque région. Elle aura pour objectif de résoudre les problèmes à caractère spécifique qui, en réalité, constituent déjà une préfiguration de la régionalisation que le Gouvernement veut réaliser.

Alors que M. le Secrétaire d'Etat Dubois s'est limité en ordre principal à l'activité en matière de *construction de logements* jusqu'à la fin de 1971, je voudrais, à mon tour, vous donner quelques renseignements supplémentaires au sujet de ce qui a été programmé depuis lors.

Vous n'ignorez pas que dans le cadre du programme de relance économique, le gouvernement précédent a consenti en 1972 un effort considérable en faveur de la construction de logements. C'est ainsi que le programme global du secteur public a été fixé à 13.671 millions de francs, soit

9.900 millions de F pour la S.N.L.

2.679 millions de F pour la S.N.T.

1.092 millions de F pour le Fonds du Logement de la Ligue des Familles nombreuses.

Ce programme et le rythme accéléré auquel il fut exécuté, ont permis de stimuler considérablement le secteur de la construction de logements. Par ailleurs, il s'ensuivit que le nombre de logements réalisés par les deux sociétés nationales fut porté à 16.650 unités, alors que le troisième plan n'en prévoyait que 14.180.

Enfin, le Fonds du Logement de la Ligue des Familles nombreuses a pu supprimer toutes les listes d'attente devenues traditionnelles et donner immédiatement satisfaction aux grandes familles nécessitant un prêt social.

En ce qui concerne la construction de logements par le privé, l'instauration de la prime conjoncturelle à la construction a entraîné l'introduction de non moins de 40.879 demandes, ce qui constitue un record absolu depuis la création de la loi De Taeye.

Betekent progressist zijn niet allereerst dat wij bekwaam zijn ons denken telkens opnieuw te toetsen aan de vooruitgang en aan de ideeën van de andere mensen ?

UITEENZETTING VAN DE HEER VANDEWIELE, STAATSSECRETARIS VOOR RUIMTELIJKE ORDENING EN HUISVESTING.

Na de uiteenzetting van mijn geachte collega voor het Waals Gewest wens ik u een aanvullende toelichting te geven omtrent het beleid dat wij inzake Ruimtelijke Ordening en Huisvesting willen voeren.

Il zal daarbij pogen een dubbel doel voor ogen te houden.

Ten eerste lijkt het ons wenselijk de algemene beleidslijnen die Staatssecretaris Dubois u heeft uiteengezet nader te preciseren en (of) aan te vullen.

Ten tweede kan het nuttig zijn enkele accenten te leggen op dat beleid gezien vanuit de problematiek zoals die zich in het Vlaamse Gewest voordoet. Dit, om het u duidelijk te maken dat het beleid dat we willen uitbouwen, zal uitgaan van de behoeften die in elk gewest bestaan. Het zal aldus tegemoet willen komen aan de problemen die een specifiek karakter hebben en in feite reeds een voorafbeelding zijn van de gewestvorming die de Regering tot stand wil brengen.

Terwijl Staatssecretaris Dubois zich hoofdzakelijk beperkt heeft tot de woningbouwactiviteit tot einde 1971, wil ik U op mijn beurt iets meer vertellen over wat sindsdien werd geprogrammeerd.

U weet dat de vorige Regering in het kader van een economisch relanceprogramma, in 1972 een belangrijke inspanning heeft gedaan voor de woningbouw. Zo werd het globaal programma voor de openbare sector vastgesteld op 13.671 miljoen frank, zijnde

9.900 miljoen F voor de N.M.H.

2.679 miljoen F voor de N.L.M.

1.092 miljoen F voor het woningfonds van de Bond der grote gezinnen.

Dit programma en het versneld tempo waarin het werd uitgevoerd hebben het mogelijk gemaakt de woningbouwsector een belangrijke injectie te geven. Dit had bovendien tot gevolg dat het aantal woningen gerealiseerd door de beide nationale maatschappijen 16.650 eenheden bedroeg tegenover slechts 14.180 die in het derde plan waren vooropgesteld.

Tenslotte heeft het Woningfonds van de Bond der grote gezinnen alle traditioneel geworden wachtlijsten kunnen afschaffen en de grote gezinnen die behoefte hadden aan een sociale lening onmiddellijk voldoening kunnen geven.

Wat de privé-woningbouw betreft heeft het invoeren van de conjuncturele bouwpremie tot gevolg gehad dat niet minder dan 40.879 aanvragen werden ingediend, wat sinds het ontstaan van de wet De Taeye een absoluut rekord betekent.

Peut-être est-il plus important encore de vous communiquer les chiffres du programme d'investissement 1973 pour le secteur public :

S.N.L.	11.000 millions de F
S.N.T.	3.185 millions de F
F.L.L.F.N.	1.400 millions de F
Total	15.585 millions de F

A remarquer qu'en ce qui concerne la S.N.L., ce plafond d'investissement sera réservé en 1973 pour la première fois exclusivement à la construction de logements locatifs et que la construction de logements avec promesse d'achat sera autorisée complètement hors programme et sans limite aucune.

Il n'est certes pas exagéré de qualifier ce programme d'ambitieux si l'on considère qu'il y a quelques années, nous parlions déjà de chiffres records lorsque, pour la première fois, la S.N.L. était autorisée à investir un montant de 3.000 millions de francs.

Il importe sans doute aussi de préciser que le Gouvernement actuel n'a nullement voulu freiner la construction de logements sociaux lorsqu'il a prévu des mesures pour lutter contre l'inflation. Au contraire, pour le premier trimestre, le programme d'investissement fut maintenu à 35 p.c. et, pour ce qui concerne les personnes ayant sollicité le bénéfice de la prime, la décision fut déjà prise de proroger de 6 mois les délais de début des travaux et d'achèvement du gros œuvre.

Nous sommes convaincus que ces décisions seront de nature à neutraliser bien des tensions sur le marché de la construction et à rassurer ceux qui bénéficient de la prime à la construction.

Il ressort déjà clairement de l'exposé de M. le Secrétaire d'Etat DUBOIS que nous avons l'intention de mener une politique sans apriorisme aucun. Nous ne voulons donc pas imposer aux familles une formule de logement bien déterminée. Mais nous désirons au contraire tenir compte des vœux et des aspirations de chaque famille. Il faut entendre par là également que nous ne devons pas inciter à tout prix une famille à devenir propriétaire, si cela ne peut se réaliser p.ex. qu'au détriment de l'éducation des enfants. Cela signifie en d'autres termes que les allocations familiales ne servent pas à acquitter un prêt hypothécaire. Cela veut dire que nous désirons mener une politique du logement où la famille figure en première place et où les intérêts familiaux ne sont pas subordonnés au désir de devenir propriétaire.

Je suis également persuadé que les trois objectifs qui, pendant les 25 dernières années, ont dominé notre politique du logement, valent toujours, à savoir :

- encourager l'acquisition d'une propriété;
- mettre un logement locatif salubre à la disposition des familles à revenus modestes;
- lutter contre les logements insalubres.

En ce qui concerne l'acquisition d'une propriété, je suis persuadé que nous ne pouvons pas tuer le désir naturel, et pour ainsi dire inné, des flamands.

Het is wellicht nog belangrijker U de cijfers mede te delen van het investeringsprogramma 1973 voor de openbare sektor :

N.M.H.	11.000 miljoen frank
N.M.L.	3.185 miljoen frank
W.F.B.G.G.	1.400 miljoen frank
Totaal	15.585 miljoen frank

Op te merken valt dat, wat de N.M.H. betreft, dit investeringsplafond in 1973 voor de eerste maal uitsluitend gereserveerd zal worden voor de bouw van huurwoningen en dat de bouw van woningen, met belofte van aankoop, volledig buiten programma en onbeperkt worden toegelaten.

Het is zeker niet overdreven dit programma ambitieus te noemen, wanneer men bedenkt dat wij enkele jaren terug reeds over rekordcijfers spraken toen de N.M.H. voor het eerst een bedrag van 3.000 miljoen frank mocht investeren.

Het is wellicht ook belangrijk even te verduidelijken dat de huidige Regering in de anti-inflatie-maatregelen de sociale woningbouw in geen enkele mate heeft willen afremmen. Integendeel, het investeringsprogramma werd voor het eerste trimester behouden op 35 pct. en wat de premiebouwers betreft, werd reeds beslist de termijnen voor aanvang van de bouwwerken en beëindigen van de ruwbouw, telkens met 6 maanden te verlengen.

Wij zijn er van overtuigd dat daardoor heel wat spanningen op de bouwmarkt opgevangen zullen worden en dat dit heel wat premiebouwers gerust zal stellen.

Uit de uiteenzetting van Staatssecretaris Dubois is reeds duidelijk naar voren gekomen dat wij een beleid willen voeren zonder één enkel apriorisme. Wij willen dus niet aan de gezinnen een bepaalde woonformule opdringen, maar we wensen integendeel rekening te houden met de wensen en de aspiraties van elk gezin. Daar moet ook onder verstaan worden, dat we niet persé een gezin moeten aanzetten om eigenaar te worden indien dat alleen kan ten koste van bvb. de opvoeding van de kinderen. Dat wil met andere woorden zeggen dat de kinderbijlagen niet dienen om een hypotheeklening af te betalen. Dat betekent dat wij een huisvestingsbeleid willen voeren, waar het gezin op de eerste plaats komt en waar de gezinsbelangen niet ondergeschikt worden gemaakt aan de eventuele drang om eigenaar te worden.

Ik ben er ook van overtuigd dat de drie doelstellingen die ons huisvestingsbeleid gedurende de laatste 25 jaar hebben gedomineerd, nog steeds geldig blijven, te weten :

- het aanmoedigen van de eigendomsverwerving;
- het ter beschikking stellen van een gezonde huurwoning aan de gezinnen met bescheiden inkomsten;
- de bestrijding van de minderwaardige woningen.

Wat de eigendomsverwerving betreft, ben ik ervan overtuigd dat wij de drang, die terzake als een bijna natuurlijke ingeborenheid bij de Vlaming aanwezig is, niet mogen doden.

Les quelque 41.000 demandes de prime enregistrées en 1972, prouvent d'ailleurs aussi que la loi De Taeye n'est pas morte. Cela ne signifie toutefois pas qu'une évolution ne pourrait se manifester. En effet, la construction d'un logement individuel devient si onéreuse, que le candidat-propriétaire en est réduit de plus en plus à s'adresser aux constructions groupées.

Outre les avantages financiers importants que présente une telle formule pour le candidat-propriétaire, le système est encore à recommander chaudement pour des motifs urbanistiques. Cela signifie en même temps que nous devons continuer à stimuler le système actuel de la construction de logements avec promesse d'achat par les sociétés immobilières de service public et que nous devons revoir le système comme tel pour pouvoir l'appliquer à l'avenir de façon plus souple et sur une échelle plus large.

Enfin, je voudrais souligner la nécessité d'instaurer un système d'épargne-logement.

En ce qui concerne le *secteur locatif*, le programme de l'année 73 (11.000 millions de F) prouve que les autorités publiques mettent tout en œuvre pour répondre aux besoins des familles de condition modeste en matière de logement.

M. le Secrétaire d'Etat Dubois a déjà démontré que nonobstant l'aide importante consentie par l'Etat pour réaliser ces logements locatifs, les loyers restent souvent inabornables pour une famille de condition modeste. Cela signifie que nous devons revoir fondamentalement le système actuel des loyers, et que nous devons poursuivre les objectifs suivants :

- le système actuel qui revient à subsidier le logement, devrait être remplacé par un système orienté sur la famille;

- les logements locatifs devraient être réservés par priorité aux familles de condition modeste auxquelles ils sont d'ailleurs destinés;

- nous devons avoir le courage d'éliminer certains abus, si ces derniers existent;

- en même temps, le nouveau système devra permettre d'adapter les loyers de façon telle que les sociétés agréées seront à même d'entretenir convenablement leur patrimoine, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Je voudrais profiter de l'occasion qui m'est offerte pour souligner la nécessité de promouvoir les mutations. L'exemple suivant illustrera mes dires :

Nonobstant le fait que la S.N.I. n'ait construit qu'un nombre restreint de logements destinés spécifiquement aux personnes âgées (± 9 p.c.), le patrimoine locatif total est toutefois occupé pour 30 p.c. par des couples âgés.

Il en ressort clairement que nous sommes placés devant un problème, et la révision du système locatif actuel devra notamment avoir pour résultat que chaque famille sera incitée à occuper un logement adéquat. Ce problème cons-

De bijna 41.000 premieaanvragen die in 1972 werden geregistreerd, bewijzen trouwens ook dat de wet De Taeye niet dood is. Dat betekent evenwel niet dat er zich geen evolutie zou voordoen. Inderdaad, de bouw van een individuele woning wordt zo duur dat de kandidaat-eigenaar meer en meer wordt aangewezen op de groepsbouw.

Naast de belangrijke financiële voordelen die er voor de kandidaat-eigenaar aan vastzitten, is dit systeem ook om stedenbouwkundige motieven ten eerste aan te bevelen. Dat betekent ook, dat wij het huidige stelsel van het bouwen van woningen met belofte van aankoop door de openbare bouwmaatschappijen, verder moeten stimuleren en dat wij het stelsel als dusdanig moeten herzien, opdat het in de toekomst op een soepeler wijze en ook op ruimere schaal toegepast zou kunnen worden.

Tenslotte zou ik de noodzakelijkheid willen benadrukken van het invoeren van een systeem van bouwsparen.

Wat de huursector betreft, is het jaarprogramma 73 (11.000 miljoen frank) het bewijs dat van overheidswege alles in het werk wordt gesteld om tegemoet te komen aan de woonbehoeften van de minst-gegoeden.

Staatssecretaris Dubois heeft reeds aangetoond dat ondanks de belangrijke staatshulp waarmee deze huurwoningen tot stand komen, de huurprijzen nog dikwijls buiten het bereik liggen van een gezin met bescheiden inkomen. Dat betekent dat wij het huidige huurstelsel ten gronde moeten herzien, waarbij de volgende doestellingen nagestreefd moeten worden :

- het huidig stelsel dat neerkomt op een subsidiëring van de woning zou best vervangen worden door een systeem dat gericht is op het gezin;

- de huurwoningen zouden bij prioriteit moeten voorbehouden worden aan de gezinnen met bescheiden inkomsten, waarvoor zij eigenlijk bestemd zijn;

- we zullen de moed moeten opbrengen om bepaalde misbruiken, indien ze bestaan, weg te werken;

- tezelfdertijd zal het nieuw systeem moeten toelaten de huurprijzen derwijze aan te passen, dat de erkende vennootschappen in staat worden gesteld hun patrimonium behoorlijk te onderhouden, wat op dit ogenblik niet het geval is.

Ik zou van deze gelegenheid ook gebruik willen maken om de noodzakelijkheid te onderstrepen van het bevorderen van de mutaties. Het volgend voorbeeld zal dat duidelijk maken :

Niettegenstaande de N.M.H. slechts een beperkt aantal woningen gebouwd heeft, specifiek bestemd voor bejaarden (± 9 pct.), wordt niettemin 30 pct. van het totaal huurpatrimonium door bejaarde echtparen betrokken.

Dit wijst er duidelijk op dat we hier voor een probleem staan en de herziening van het huidig huurstelsel zal onder meer tot gevolg moeten hebben dat elk gezin wordt aangemoedigd om een passende woning te betrekken. Dit probleem

titue d'ailleurs un phénomène général non limité aux logements locatifs du secteur public. J'oserais presque dire que surtout en Flandre cet état de choses provient du fait que les propriétaires-occupants refusent d'abandonner leur logement, même au moment où, devenus un couple âgé, ils restent seuls dans une maison bien trop grande, à un moment où leurs moyens financiers et leur force physique sont réduits au point que le seul entretien du logement constitue déjà un problème. Il s'indiquerait sans doute d'inciter de telles familles à mettre leur logement à la disposition d'une famille, nécessitant autant d'espace.

En ce qui concerne la *lutte contre les logements insalubres*, je voudrais souligner qu'il s'agit là du problème le plus urgent de toute notre politique du logement. Les besoins du troisième plan (60.000 logements par an) ne sont réels que si nous démolissons chaque année 20.000 taudis. Cela signifie que le rythme actuel de démolition devrait être quadruplé. Par ailleurs l'objectif ne doit pas être la démolition pour la démolition mais il s'agira de reloger les occupants de ces taudis dans des conditions décentes. Voilà en tout premier lieu un problème humain et un problème social. Non seulement ces occupants ne disposent-ils pas de moyens financiers suffisants pour payer le loyer d'un logement confortable, mais encore bien des familles vivent-elles parfaitement heureuses dans un taudis qui menace leur santé. Nous devons donc les convaincre qu'elles ont droit à un logement meilleur.

Dans le cadre de la lutte contre les logements insalubres nous ne pouvons pas nous préoccuper uniquement des logements à démolir. Le nombre de logements susceptibles d'être améliorés représente le double. En outre, nous devons rester réalistes et nous dire qu'il ne nous est pas possible de remplacer tous ces logements insalubres par des logements nouveaux dans un délai limité. Nous ne disposons pas, en effet, des moyens économiques et financiers nécessaires à cet effet. Il nous semble plus indiqué d'encourager l'assainissement des logements susceptibles d'être améliorés en vue d'augmenter sensiblement le nombre de bons logements et ce au prix d'un effort financier minimal.

Dans le cadre encore de cette même problématique nous devons nous attacher tout spécialement au renouveau des centres urbains. A cet effet, l'article 69 du code du logement constitue sans doute un instrument d'importance mais insuffisant pour permettre un réel renouveau des centres urbains. Nous estimons qu'en ce domaine une législation nouvelle et spécifique s'impose.

Il est clair aussi qu'une nouvelle optique est en progression. Alors qu'auparavant on préférait la méthode du bulldozer, on s'oriente actuellement plus vers un assainissement conçu de façon à conserver ce qui présente quelque valeur ou qui est susceptible d'être amélioré pour ne démolir que ce qui doit nécessairement être démoli. En réalité, on s'efforce de rendre les vieux centres urbains de nouveau viables en créant plus d'espace, en transportant par exemple de petites entreprises artisanales ou incommodes vers des zones destinées à cet effet.

is trouwens een algemeen verschijnsel, dat niet alleen beperkt blijft tot de huurwoningen van de openbare sector. Ik zou bijna durven zeggen dat het vooral in Vlaanderen één van de gevolgen is van het feit dat de eigenaars-bewoners aan hun woning vasthouden, zelfs op het ogenblik dat zij als bejaard echtpaar alleen achterblijven in een woongebouw dat veel te groot is. En dat op het ogenblik dat hun financiële middelen en hun fysieke krachten derwijze zijn afgenomen, dat alleen reeds het onderhoud van woning een probleem stelt. Het zou zeker aanbeveling verdienen zulke gezinnen aan te moedigen om hun woning ter beschikking te stellen van een gezin dat een dergelijke ruimte nodig heeft.

Wat de bestrijding van de *minderwaardige woningen* betreft zou ik willen beklemtonen dat we hier staan voor het meest dwingende probleem van geheel ons huisvestingsbeleid. De woonbehoeften van het derde plan (60.000 woningen per jaar) zijn alleen reëel indien wij elk jaar 20.000 krotten slopen. Dat betekent dat het huidige slopingsritme verviervoudigd zou moeten worden. Bovendien kan het niet de bedoeling zijn te slopen om te slopen, maar komt het er uiteindelijk op aan de krotbewoners in menswaardige omstandigheden te wederhuisvesten. Dat is in de eerste plaats een menselijk probleem en een sociaal probleem. Niet alleen hebben zij vaak onvoldoende financiële middelen om de huurprijs van een konfortabele woning te betalen, maar bovendien zijn heel wat gezinnen volkomen gelukkig in een krot, die hun gezondheid bedreigt. We zullen ze dus moeten overtuigen dat ze recht hebben op een betere huisvesting.

In het kader van de bestrijding van de minderwaardige woningen mogen we niet alleen oog hebben voor de ongezonde woningen die gesloopt moeten worden. Het aantal woningen dat voor verbetering in aanmerking komt is dubbel zo groot. Bovendien moeten we realistisch blijven en weten dat we al die minderwaardige woningen, binnen een beperkte tijdspanne, niet door nieuwe kunnen vervangen. We hebben daartoe noch economisch, noch financieel de nodige middelen. Het lijkt ons eerder gewenst de sanering van die verbeterbare woningen aan te moedigen, om aldus met een minimale financiële inspanning, het aantal goede woningen aanmerkelijk te verhogen.

Altijd binnen dezelfde problematiek moeten wij gans bijzondere aandacht besteden aan de stadskernvernieuwing. Artikel 69 van de huisvestingscode is daartoe een belangrijk hulpmiddel, maar het is zeker onvoldoende, om toe te laten, aan werkelijke stadsvernieuwing te doen. We menen dat we op dit terrein een gans nieuwe en specifieke wetgeving nodig hebben.

Het is ook duidelijk dat terzake een nieuwe optiek veld wint. Daar waar men vroeger de bulldozermethode voorstond, denkt men nu meer en meer aan een sanering die derwijze is opgevat, dat al datgene wat waardevol of nog te verbeteren is, behouden blijft en dat slechts het noodzakelijke wordt gesloopt. Het komt er in feite op neer de oude stadskernen weer leefbaar te maken door meer ruimte te scheppen en b.v. kleine ambachtelijke of hinderlijke bedrijven over te brengen naar daartoe bestemde zones.

Avant de terminer mon exposé relatif au logement, je voudrais m'attarder à trois propositions pratiques, qui, à notre avis, pourront être réalisées rapidement.

1. Liquidation des primes à la construction.

Immédiatement après mon entrée en fonction nous avons été assaillis, mes collègues et moi, par des questions relatives à la liquidation tardive des primes. Il fallait en effet, un délai de trois mois entre, d'une part, l'introduction du formulaire D (achèvement du gros-œuvre) et, d'autre part, la liquidation effective.

Avec l'administration, nous avons examiné la possibilité de réduire ce délai dans toute la mesure du possible et je suis heureux de pouvoir vous communiquer que provisoirement nous sommes déjà parvenus à ramener la période à deux mois.

2. Logement des handicapés.

Ce problème a déjà été discuté au sein de cette commission lors de l'introduction d'une proposition de loi tendant à obliger les sociétés de construction à aménager spécialement 5 p.c. des logements locatifs à construire pour les handicapés et à les réserver pour eux. Cette proposition pourrait toutefois présenter l'inconvénient de ne pas rencontrer tous les besoins tels qu'ils se présentent dans la pratique. Si la Commission marque son accord, nous pourrions, en guise de variante sur cette proposition, édicter une directive ministérielle invitant les sociétés immobilières de service public, à réserver lors de la réalisation d'un nouveau projet, autant de logements aux handicapés qu'elles ont des candidats valables sur leurs listes d'attente.

D'autre part, nous aimerions bien connaître l'avis de la Commission au sujet de la proposition simple mais pratique qui suit. A l'instar de la législation sur les revenus des impôts, nous considérerions dans le secteur des logements sociaux, un handicapé (min. 60 p.c.) comme enfant supplémentaire à charge. Il s'ensuivrait notamment :

- une superficie autorisée plus grande, ce qui est nécessaire surtout pour les patients devant se déplacer en chaise roulante;
- un supplément de prime;
- une intervention plus grande dans le loyer;
- facilités plus grandes en matière d'emprunts, etc.

3. Prime d'assainissement.

Compte tenu de ce qui a été dit ci-avant, nous aimerions avoir l'avis de la Commission au sujet de l'éventuelle extension du système actuel de primes et de prêts d'assainissement.

Nous avons l'intention d'adapter le système actuel comme suit :

- simplification importante de la réglementation actuelle;
- élargissement du champ d'application actuel, ce champ étant limité aux propriétaires-occupants qui ne possèdent pas

Voraleer mijn uiteenzetting betreffende de huisvesting te besluiten zou ik nog even stil willen houden bij drie praktische voorstellen, die naar onze mening spoedig voor realisatie vatbaar zijn.

1. Uitbetaling van de bouwpremies.

Onmiddellijk na mijn ambtsaanvaarding ben ik samen met mijn collega's bestendig geconfronteerd geworden met vragen omtrent de laattijdige uitbetaling van de premies. Er was namelijk een periode van drie maanden nodig, tussen enerzijds, het indienen van het formulier D (ruwbouw beëindigd) en anderzijds, de effectieve uitbetaling. Wij hebben terzake met onze administratie de mogelijkheid onderzocht om die termijn zoveel mogelijk in te korten en ik ben blij U te kunnen mededelen dat we er voorlopig reeds in geslaagd zijn om hem op twee maanden terug te brengen.

2. Huisvesting gehandicapten.

Dit probleem werd reeds in deze Commissie besproken naar aanleiding van een wetsvoorstel, dat er toe strekte de bouwmaatschappijen te verplichten, 5 pct. van de te bouwen huurwoningen speciaal in te richten en voor te behouden voor de gehandicapten. Dit voorstel zou echter het nadeel kunnen hebben dat het niet tegemoet komt aan alle behoeften zoals ze zich in de praktijk voordoen. Indien de Commissie het goedvindt zouden wij als variante op dit voorstel een beleidsnota uitvaardigen, waarbij de bouwmaatschappijen van openbaar nut verzocht worden, bij de bouw van een nieuw project, telkens evenveel woningen voor te behouden voor gehandicapten, als zij valabele kandidaten op hun wachtlijst hebben.

Daarnaast zouden we graag de mening van de Commissie kennen omtrent het volgende eenvoudig maar praktisch voorstel. Naar het voorbeeld van de wetgeving op de belastinginkomsten zouden wij in de sector van de sociale huisvesting, een gehandicapte (min. 60 pct.) aanrekenen als een supplementair kind ten laste. Dit zou o.m. voor gevolg hebben :

- een hogere toegelaten oppervlakte, wat vooral noodzakelijk is voor rolstoelpatiënten;
- een supplementaire premietoeslag;
- een belangrijker huishuurtussenkomst;
- verhoogde leningsfaciliteiten, enz.

3. Saneringspremie.

Rekening houdend met wat hoger werd gezegd, zouden wij graag het advies van de Commissie inwinnen omtrent de eventuele uitbreiding van het huidige stelsel van saneringspremies en -leningen.

De bedoeling ligt voor, het huidige stelsel als volgt aan te passen :

- belangrijke vereenvoudiging van de huidige reglementering;
- verruiming van het huidig toepassingsveld, dat beperkt is tot de eigenaars-bewoners, die geen andere woning bezit-

d'autre logement. L'assainissement de logements locatifs doit être encouragé, étant entendu, que l'intervention de l'Etat revient aux occupants;

— extension du système aux logements non-insalubres mais inadaptés du point de vue fonctionnel;

— adaptation éventuelle du montant et du mode d'intervention.

Voilà ce que je voulais vous dire au sujet du logement. Je ne voudrais toutefois pas terminer mon exposé sans vous soumettre encore quelques considérations relatives à la politique en matière d'aménagement du territoire, mais valant, à mon avis, uniquement pour la région flamande.

En ce qui concerne la structure du territoire, la région flamande présente les caractéristiques suivantes :

1. Une structure orientée fondamentalement sur quelques axes; l'axe principal étant l'axe nord-sud, Bruxelles-Malines-Anvers, se poursuivant au nord par Dordrecht vers le « randstad Holland ».

Un deuxième axe important est celui de l'E3, soit Courtrai-Deinze-Gand-Anvers.

Depuis que l'industrialisation de date assez récente commence à sortir ses effets, l'axe longeant le canal Albert, commence à se dessiner aussi.

A l'ouest du pays, un axe de développement en direction nord-sud, Courtrai-Roulers-Bruges, commence à prendre forme de plus en plus. Vient s'y ajouter, l'axe longeant la côte et assurant principalement une fonction tertiaire.

2. En ce qui concerne les quartiers d'habitation vous n'ignorez pas que le développement démographique et l'industrialisation dans la période d'après guerre ont abouti à un aménagement pour ainsi dire unique.

A ce sujet, les planologues n'ont pas manqué d'avancer certaines objections contre une construction désordonnée trop répandue.

Par ailleurs, on constate un besoin toujours croissant d'espace. Il s'ensuit que, pour la région flamande, quelques problèmes passent à l'avant-plan. Ces problèmes vous ont sans doute déjà été esquissés à l'occasion de la discussion des plans de secteurs que vous connaissez tous. Je voudrais toutefois, une fois de plus, attirer votre attention sur cette urgente nécessité de chercher un équilibre entre l'espace libre et les zones urbanisées. Dans un exposé fait en 1972 à l'Université de Gand, M. le Ministre De Saeger a souligné l'importance du sol. Les idées de base qui ont conditionné la conception des plans de secteurs, y passent également à l'avant-plan. Elles aussi orienteront la politique d'aménagement du territoire en Flandre.

Les grandes options de notre politique auront donc pour objet la recherche de l'équilibre entre l'urbanisation toujours en progrès et l'industrialisation d'une part, et la nature, l'espace libre de l'autre. Un point fondamental de la politique

ten. Ook de sanering van huurwoningen moet aangemoedigd worden, met dien verstande, dat de staatstussenkost ten goede komt aan de bewoners;

— uitbreiding van het stelsel tot de niet-ongezonde woningen die functioneel onaangepast zijn;

— eventuele aanpassing van het bedrag van en de wijze van tussenkost.

Ziedaar wat wij u in verband met de huisvesting naar voor wensten te brengen. Ik zou mijn uiteenzetting echter niet willen beëindigen zonder u nog enkele bedenkingen ter overweging te geven die betrekking hebben op het beleid inzake ruimtelijke ordening, maar die naar mijn mening specifiek gelden voor het Vlaams Gewest.

Wat de ruimtelijke structuur aangaat, kenmerkt het Vlaams landsgedeelte zich door volgende karakteristieken :

1. Een structuur die hoofdzakelijk georiënteerd is op assen; de hoofdas is de noord-zuid-as Brussel-Mechelen-Antwerpen die zich in het noorden doortrekt over Dordrecht naar de randstad Holland.

Een tweede belangrijke as is die van de E3, namelijk Kortrijk-Deinze-Gent-Antwerpen.

Sinds de industrialisatie van vrij recente datum haar effect begint te laten voelen, tekent zich ook de as langsheen het Albert-kanaal af.

In het westen van het land begint een ontwikkelingsas in noord-zuidelijke richting Kortrijk-Roeselare-Brugge meer en meer vorm te krijgen. Daarbij kan ook de as langsheen de kust met haar hoofdzakelijk tertiaire functie vermeld worden.

2. Wat de nederzettingsspatronen aangaat is het U allen bekend dat de demografische ontwikkeling en de industrialisatie van de naoorlogse periode geleid hebben tot een ruimtelijke vormgeving die omzeggens uniek is.

Hierbij zijn vanwege de planologen wel bezwaren geformuleerd tegen een al te ver uitzwermende wild- of stippelbebouwing.

Bovendien stelt men een steeds toenemende behoefte aan ruimte vast. Dit alles maakt, dat voor het Vlaamse landsgedeelte, enkele problemen hierbij op de voorgrond treden. Deze problemen werden U reeds ongetwijfeld geschetst naar aanleiding van de besprekingen der gewestplannen, die U allen bekend zijn. Eens te meer mag ik nochtans uw aandacht vestigen op deze dwingende noodzaak een evenwicht te zoeken tussen de open ruimte en de verstedelijkte zones. In zijn uiteenzetting in 1972 gehouden voor de Rijksuniversiteit van Gent, heeft Minister J. De Saeger gewezen op het grote belang van de bodem. De basisgedachten, die de conceptie van de gewestplannen geconditioneerd hebben, komen daar andermaal op de voorgrond. Zij zullen daardoor mede richtinggevend zijn voor het beleid van de ruimtelijke ordening in Vlaanderen.

De grote beleidsopties zullen derhalve gericht zijn op het zoeken naar het evenwicht tussen de steeds voortschrijdende verstedelijking en de industrialisatie enerzijds, en de natuur, de open ruimte anderzijds. Een fundamenteel punt in het

en matière d'aménagement du territoire réside par conséquent en tout premier lieu dans la nécessité de conférer force de loi à ces plans de secteurs où l'aménagement est le plus urgent.

Sans préjuger de ce qui peut être réalisé du point de vue technique, j'estime qu'on devrait en arriver dans un bref délai à déterminer définitivement un ou plusieurs plans de secteurs par province. Personne ne s'étonnera si la priorité est sollicitée pour les trois régions côtières, parce que les problèmes qui s'y posent, sont d'une acuité telle qu'un aménagement urgent s'y impose comme une nécessité primordiale.

Pour la province de Flandre Orientale les problèmes du « Waasland » et de la région d'Alost doivent inciter à activer le planning de ces régions.

Pour la province du Limbourg, il me semble que les problèmes propres à l'industrialisation très récente, aux quartiers d'habitation très étendus, et à la protection organisée des espaces verts, doivent retenir l'attention. On ne peut toutefois pas perdre de vue les questions importantes soulevées par les exploitations de gravières dans la région mosane. Je voudrais signaler en passant que des solutions doivent être recherchées en ce qui concerne l'aménagement de nos routes et le matériel de remblayage nécessaire. C'est ainsi qu'on envisage par exemple le prélèvement de sables de la mer en vue du remblayage de nos autoroutes en Flandre-Occidentale.

Pour ce qui est de la politique en matière de zones vertes et de zones naturelles, j'estime que la protection et la conservation des dunes constitue un objectif prioritaire. La grave menace qui pèse sur les espaces verts à proximité immédiate de nos grandes agglomérations, ne peut certes pas être perdue de vue.

L'aménagement du territoire doit comprendre aussi la création de zones de récréation. L'extension au secteur tertiaire de la loi sur l'expansion économique, peut inspirer une solution effective, tout d'abord, pour les zones de récréation existantes. On peut espérer que l'assainissement des zones de week-end existantes pourra être réglé définitivement dans un proche avenir. Une fois de plus les difficultés se concentrent dans les régions spécifiques : à la côte, dans la campine anversoise, dans le « Hageland » et dans le « Zuiderkempen ».

Lors de l'aménagement du territoire, le Ministre de l'Agriculture prêtera son concours, pour tenter de délimiter les zones agricoles effectives en vue de protéger ce secteur.

Après les problèmes de l'espace libre, l'organisation du milieu urbain soulève des questions en quantité toujours plus grande. Ces questions on ne peut s'y dérober. La politique suivie sera orientée vers la recherche d'une formule adéquate d'organisation de nos villes. Je suis d'avis que ce qui importe avant tout, est la nécessité de rendre les centres de nos villes plus viables. A cet égard on pensera aux nouvelles structures urbaines, compte tenu également du secteur tertiaire et des entreprises des classes moyennes.

Vous vous doutez bien que ces options générales en matière d'organisation du territoire renferment un programme assez considérable.

beleid van de ruimtelijke ordening is dan ook in eerste instantie wetskracht te verlenen aan die gewestplannen waar de gebiedsordening het meest dringend is.

Zonder vooruit te lopen op wat technisch realiseerbaar is, meen ik toch dat op korte tijd moet gedacht worden aan het definitief vastleggen van één of meer gewestplannen per provincie. Het zal niemand verwonderen indien prioriteit wordt gevraagd voor de drie kustgewesten, omdat de problemen die zich daar stellen zo scherp zijn dat een dwingende ordening een eerste vereiste is.

Voor de provincie Oost-Vlaanderen zijn de problemen van het Waasland en het Aalsterse een aansporing om spoed te maken met de planning in deze gebieden.

Voor de provincie Limburg lijkt het mij dat de problemen van de zeer jonge industrialisatie, het zeer uiteengerokken nederzettingspatroon, alsmede een planmatig groenbehoud aan de orde dienen gesteld. Hierbij mag niet uit het oog worden verloren de belangrijke vragen die gesteld worden door de grintuitbatingen in het Maasland. Terloops wens ik hierbij ook aan te stippen dat naar oplossingen dient te worden gezocht in verband met de aanleg van onze wegen en het daarbij nodige ophogingsmateriaal. Zo wordt gedacht aan het winnen van zand uit zee bijvoorbeeld voor de ophoging van onze autosnelwegen in West-Vlaanderen.

Inzake het beleid betreffende de groenzones en de natuurgebieden meen ik dat het behoud van de duinen als prioritair mag gesteld worden. Daarbij mag de zware dreiging die heerst over de groenzones in de onmiddellijke omgeving van onze grote agglomeraties niet uit het oog worden verloren.

Bij de gebiedsordening zal zeker ook dienen gedacht aan de inschakeling van de recreatieve zones. Door de uitbreiding van de wet op de economische expansie tot de tertiaire sector, kan gedacht worden aan een effectieve oplossing in eerste instantie wat betreft de bestaande recreatie-zones. Hopelijk kan een definitieve regeling in verband met de sanering van de bestaande weekeindzones in het vooruitzicht worden gesteld. Ook hier treden de knelpunten weer op in de specifieke gebieden : aan de kust, de Antwerpse Kempen, het Hageland en de Zuiderkempen.

In samenwerking met het Ministerie van Landbouw zal dan bij de gebiedsordening een poging worden gedaan tot afbakening van de effectieve landbouwzones dit met het oog op een bescherming van deze sector.

Na de problematiek van de open ruimte, stelt de organisatie van het stedelijk milieu steeds meer vragen die men niet kan ontgaan. Aldus zal het beleid gericht zijn op een zoeken naar een gepaste formule tot organisatie van onze steden. Daarbij komt het mij voor, dat het meer leefbaar maken van onze binnensteden, aan de orde moet worden gesteld. Hierbij aankoppeland kan gedacht worden aan de nieuwe stedelijke structuren, mede in verband met de tertiaire sector en de middenstandsvestigingen.

Uit deze eerder algemeen omschreven beleidsopties inzake de organisatie van het grondgebied, kunt U reeds een vrij omvangrijk programma afleiden.

Il va sans dire qu'un tel programme considérable ne peut être réalisé d'un seul coup. Je suis pourtant décidé à prendre à mon compte quelques points très concrets, même dans le cadre de l'année budgétaire dont nous allons entamer la discussion.

Je compte sur votre collaboration pour m'aider et aider tous ceux qui se soucient d'un bon aménagement du territoire, à réaliser ce programme.

EXPOSE DU MINISTRE DES AFFAIRES BRUXELLOISES.

Les problèmes posés par l'aménagement du territoire de la région bruxelloise, sont nombreux. Il n'entre pas dans mes intentions de vous faire un exposé exhaustif de la question.

J'ai, afin d'être le plus bref et le plus concret possible, choisi le biais de l'avant-projet de plan de secteur comme approche de la solution globale aux problèmes posés.

L'avant-projet de plan de secteur de Bruxelles a été dressé, il y a plusieurs années, par un groupe privé à la demande du Ministre des Travaux publics en fonction à l'époque. Ce document a été remanié par l'Administration de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme et est, à l'heure actuelle, toujours sur le métier. De là, le manque de publicité que d'aucuns ont regretté et même parfois reproché à ceux qui en sont responsables.

Dès mon entrée en fonction, j'ai pris contact avec le collègue d'agglomération, les 19 bourgmestres, le Conseil économique régional du Brabant. Des contacts avec d'autres groupes et organismes sont prévus. Le but est de donner la plus large information sur l'avant-projet de plan de secteur, sans toutefois qu'au stade actuel des études une position soit arrêtée quant au fond. Il va sans dire que la tâche essentielle à laquelle je m'attelle, est d'arriver à l'élaboration d'un projet qui recueille l'accord des uns et des autres.

Voici quelques facettes de l'avant-projet de plan de secteur, sans que l'ordre dans lequel elles sont présentées, doive être considéré comme un classement, eu égard à leur importance ou à leur priorité chronologique.

L'élargissement du canal de Charleroi prévu sur la rive gauche — la rive droite étant occupée par le pertuis de la Senne — a entraîné le blocage des îlots touchés, ce qui, sur le territoire de certaines communes, est désastreux tant du point de vue esthétique que de l'incidence sur les nombreuses activités commerciales et autres qui s'y exercent.

Cette situation d'attente sur laquelle se greffe d'ailleurs celle de la voie industrielle rapide qui longerait grosso modo le canal, ne peut durer plus longtemps. Aussi ai-je décidé la création d'un groupe de travail dont la mission est d'examiner le bien-fondé de l'option proposée et de me faire rapport dans les délais les plus brefs.

Het spreekt vanzelf dat dergelijk omvangrijk programma niet ineens kan worden uitgevoerd. Toch neem ik mij voor van enkele zeer concrete punten zelfs in het kader van het budgetjaar, dat nu ter sprake komt, voor mijn rekening te nemen.

Ik reken op uw medewerking om samen met mij, en allen die begaan zijn met een goed gestructureerd grondgebied, dit programma te helpen verwezenlijken.

UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN BRUSSELSE AANGELEGENHEDEN.

De problemen in verband met de ruimtelijke ordening van het Brusselse gewest zijn talrijk. Het ligt niet in mijn bedoeling U een afdoende uiteenzetting van de kwestie te geven.

Ik ben, om zo kort en bondig mogelijk te zijn, langs de omweg van het voorontwerp van het gewestplan gegaan om een globale oplossing van de gestelde problemen te benaderen.

Het voorontwerp van gewestplan van Brussel werd, enkele jaren geleden opgesteld door een private groep en dit op verzoek van de toenmalige Minister van Openbare Werken. Dit document werd gewijzigd door het Bestuur van Ruimtelijke Ordening en Stedebouw en is, op dit ogenblik, nog steeds in studie. Vandaar het gebrek aan bekendheid door sommigen betreurd en zelfs verweten aan degenen die de verantwoordelijkheid ervan dragen.

Na mijn ambtsaanvaarding heb ik contact genomen met het agglomeratiecollege, de negentien burgemeesters, de gewestelijke economische raad van Brabant. Er zal ook contact gelegd worden met andere groepen en instellingen. Mijn doel is een zo breed mogelijke voorlichting te verstrekken over het voorontwerp van gewestplan, zonder dat echter in de huidige stand van de studie een fundamenteel standpunt wordt ingenomen. Het spreekt wel vanzelf dat de voornaamste taak voor mij gelegen zal zijn in de voorbereiding van een ontwerp waarmee allen het eens kunnen zijn.

Hier dus enkele facetten van het voorontwerp van gewestplan, zonder dat de volgorde waarin zij behandeld worden als een classificatie kan beschouwd worden, naar hun belangrijkheid of hun chronologische voorrang.

De verbreding van het kanaal van Charleroi, op de linker-oever gepland — de rechteroever is ingenomen door de loop van de Zenne — heeft voor gevolg gehad dat de betrokken huizenblokken met dienstbaarheden van bouwverbod bezwaard werden, wat dan ook, op het grondgebied van zekere gemeenten, esthetisch een ramp is, zonder te spreken van de nadelige gevolgen voor talrijke handels- en andere activiteiten die daar uitgeoefend worden. Deze wachttostand waarop zich de behoefte aan een industriële snelweg komt enten, die grosso modo het kanaal zou volgen, mag niet langer blijven duren. Daarom heb ik besloten een werkgroep in te stellen die de gegrondheid van de voorgestelde oplossingen zal moeten onderzoeken en mij binnen de kortst mogelijke tijd verslag uitbrengen.

Les voies de pénétration, le métro et les parkings de dissuasion sont trois facettes qui s'interpénètrent et se complètent d'une façon telle que je pense pouvoir les traiter de front.

Dans toutes les villes d'une certaine importance, ce qui est le cas de Bruxelles, on distingue trois zones du point de vue de la densité des constructions, de l'emploi et de la circulation, ces critères étant pris en considération dans les trois zones.

La zone extérieure étalée géographiquement et urbanistiquement où l'automobile permet en quelque sorte le porte-à-porte, ne se trouve pas confrontée avec de gros problèmes de circulation. Les rues y convergent en général vers des voies plus importantes dont l'occupation augmente au fur et à mesure que l'on se dirige vers le centre.

La zone centrale à très forte densité où se concentrent bâtiments et emplois. Le porte-à-porte par l'automobile n'y est pas pensable étant donné la dépense énorme qu'entraîneraient le reprofilage de la voirie et l'aménagement de parkings sur du terrain très cher. Inconvénients auxquels il faut ajouter les saignées rendues nécessaires pour ces travaux en plein tissu urbain.

Il tombe sous le sens que le transport privé ne peut plus jouer son rôle à partir du moment où la voirie ne peut plus être adaptée proportionnellement aux besoins créés par l'automobile. Il faut donc penser à un mode de transport public indépendant de la voirie. Le métro répond à ces conditions.

Enfin la zone intermédiaire traversée par les voies de pénétration de plus en plus encombrées par le transport privé. C'est au niveau de cette zone qu'il faut songer au transbordement des voyageurs. Pour ce faire il faut briser la barrière psychologique qui freine le transbordement en créant des parkings de dissuasion attractifs, et en procurant aux voyageurs, des transports publics rapides, économiques, confortables et fréquents. Ici aussi mon dessein est d'arriver à une solution rapide. A cette fin j'ai, comme pour le problème du canal, procédé à la création d'un groupe de travail.

La ligne de chemin de fer rapide Lille-Cologne passant par Bruxelles, doit aussi recevoir une solution. Il existe deux tracés : celui partant de la gare du Midi vers la rue Vanderkindere et la gare d'Etterbeek complètement en tunnel, ou bien celui partant du Midi vers le Sablon, la gare du Quartier Léopold et la gare d'Etterbeek, ce tracé étant partiellement en viaduc. Encore une fois un choix doit être fait.

Le développement des activités tertiaires à Bruxelles connaît une recrudescence spectaculaire depuis quelque temps. Des études faites récemment, nous permettent de croire que dans les années à venir seront construits environ 150.000 m² d'établissements de bureaux par an, c'est-à-dire 150.000 m² de bureaux non annexes à d'autres activités. Cette situation porte à réflexion. En effet, certains quartiers résidentiels sont atteints et l'homogénéité de beaucoup d'entre eux, tant au point de vue esthétique que de l'équilibre des différentes fonctions, en souffre énormément.

De invalswegen, de metro en de overstapparkerplaatsen zijn drie aangelegenheden die elkaar op zodanige wijze doordringen en aanvullen, dat ik denk ze hier samen te mogen behandelen.

In alle steden van een zekere grootte, wat het geval is met Brussel, zijn er drie zones te onderscheiden uit het oogpunt van de bouwdichtheid, de werkgelegenheid en het verkeer. Deze criteria komen in de drie zones in aanmerking.

De buitenzone, geografisch en stedenbouwkundig gegroeid, waar met de auto a.h.w. van deur tot deur kan worden gereden, heeft niet met grote verkeersproblemen af te rekenen. De straten komen daar natuurlijkerwijze uit op grotere verkeerswegen, waarvan de bezetting groter wordt naarmate men het centrum nadert.

De binnenzone, met zeer grote bezetting van gebouwen en werkgelegenheid. Van deur tot deur rijden per auto is daar zelfs niet denkbaar, gelet op de enorme uitgaven die herprofilering der wegen en aanleg van de parkeerplaatsen op zeer dure gronden zouden meeslepen. Bij die nadelen komen dan nog het afbreken van talrijke gebouwen om dergelijke werken mogelijk te maken midden in stadswijken.

Het spreekt vanzelf dat het particulier vervoer zijn rol niet meer kan vervullen, wanneer het wegennet niet kan aangepast worden aan de behoeften van het autoverkeer. Men moet dus wel gaan denken aan een openbaar vervoer dat niet afhankelijk is van de bovengrondse wegen. De metro komt aan die eisen tegemoet.

Tenslotte de tussenzone, doorkruist door invalswegen waarop het particulier vervoer hoe langer hoe meer vastloopt. Het is dus daar dat men moet gaan denken aan het overstappen van de reizigers. Om daartoe te geraken moet een psychologische remming overwonnen worden door de aanleg van aantrekkelijke overstapparkerplaatsen, en voorzien worden in voordelige, gerieflijke en talrijke openbare vervoermiddelen. Ook hier is het mijn bedoeling een spoedige oplossing te bereiken. Te dien einde heb ik, zoals voor de kanaalproblemen, een werkgroep ingesteld.

De snelle spoorverbinding Rijsel-Keulen via Brussel, moet ook een oplossing krijgen. Er zijn twee tracés : het eerste van het Zuidstation naar de Vanderkinderestraat en het station van Etterbeek, geheel ondergronds, het tweede, van het Zuidstation naar de Zavel, de Leopoldswijk en het station van Etterbeek, gedeeltelijk over een viaduct. Ook hier moet weer een keuze worden gedaan.

De ontwikkeling van de tertiaire sector te Brussel kent sedert enkele tijd weer een spectaculaire versnelling. Recente studies maken aannemelijk dat er in de komende jaren ongeveer 150.000 m² aan kantoorgebouwen per jaar zullen bijkopen, d.w.z. 150.000 m² kantoorruimte zonder verband met andere activiteiten. Dit stemt tot nadenken. Immers, bepaalde woonwijken worden erdoor aangetast en tal van die wijken zullen hun homogeniteit verliezen zowel op esthetisch vlak als wat het evenwicht van hun verschillende functies betreft.

Ceci m'amène à vous parler de l'habitat, des logements sociaux et de la rénovation. Nombreux sont les quartiers vétustes où une rénovation s'impose. L'opération blanche n'est pratiquement jamais réalisable quand il s'agit de reconstruire des logements répondant aux normes d'un bon urbanisme. Des interventions financières sont nécessaires pour faire du bon travail.

Il en est de même en ce qui concerne les logements sociaux pour lesquels les listes de candidats s'allongent ! Je ne m'attarderai pas sur les différents moyens à innover ou à rénover pour résoudre ces problèmes.

J'ajouterai seulement que pour Bruxelles la situation est dramatique en ce qui concerne les logements sociaux par manque de terrains à bâtir. Ajoutez à cela que plus de trente sociétés s'occupent de logement social sur le territoire des 19 communes de la région bruxelloise. Il est aberrant de devoir constater que du fait du cloisonnement de ces sociétés, certaines ont des reliquats de crédits qu'elles ne peuvent employer, les terrains à bâtir faisant défaut, alors que d'autres ont les terrains, mais ne disposent pas de crédits. Ici aussi, toute l'organisation du système en place doit être repensée dans le sens d'une fusion de toutes ces sociétés et de la création d'un instrument de politique foncière qui doit permettre aux pouvoirs publics de disposer des terrains les plus appropriés au moment le plus opportun, pour y réaliser leur programme et ce, à un coût qui ne tiendrait pas compte de la valeur d'avenir.

Tels sont quelques uns des grands problèmes sujets de mes préoccupations en matière d'aménagement. J'ai le souci et la ferme intention d'arriver dans le plus bref délai possible à une solution en vue de modeler ou de remodeler Bruxelles pour en équilibrer les différentes fonctions, afin de créer ce que l'urbaniste Lavedan appelait le milieu le plus apte au développement des valeurs humaines.

DISCUSSION GENERALE.

A. Problèmes généraux des routes.

1. La Commission s'est, entre autres, intéressée au problème de l'éclairage des routes (voir annexe n° 5). Des commissaires ont insisté pour que le problème de l'éclairage des autoroutes et des autres routes soit résolu dans les délais les plus courts.

Il faut signaler que le critère retenu pour l'éclairage des routes est un volume journalier de 6.000 véhicules (mesuré de 6 à 22 heures).

2. A titre d'information, votre rapporteur renvoie au rapport de la Conférence Européenne des Ministres des Transports sur la détermination des redevances pour l'usage des infrastructures. Ce rapport constitue une contribution intéressante à l'étude du problème de la tarification de l'usage des infrastructures, mais étant donné la complexité de ces problèmes, il ne représente encore qu'une étape et ses conclusions ne préjugent pas, par conséquent, de l'action politi-

Dit alles brengt er mij toe U te spreken over de woningbouw, de sociale woningen en de stadsvernieuwing. Talrijk zijn de verouderde wijken waar vernieuwing geboden is. Een financiële blanco-operatie is in feite nooit te verwezenlijken wanneer het gaat om het herbouwen van woongelegenheden die moeten voldoen aan goede stedenbouwkundige normen. Financiële steun is nodig om goed werk te kunnen verrichten.

Dezelfde moeilijkheid rijst op voor de sociale woningbouw, waar de lijsten van bouwlustigen alsmaar langer worden. Ik zal niet blijven staan bij de middelen om tot vernieuwing of hernieuwing te geraken.

Alleen zou ik nog willen zeggen dat te Brussel de toestand dramatisch is in de sector van de sociale woningen en dit bijangel van bouwgrond. Daar komt ook bij dat meer dan dertig maatschappijen zich bezighouden met sociale woningbouw in de 19 gemeenten van het gewest Brussel.

Het is toch abnormaal dat als gevolg van de schotjesgeest, sommige van deze maatschappijen kredieten over hebben, die ze niet kunnen gebruiken bij gebrek aan bouwgrond, terwijl andere wel bouwgrond hebben, maar geen geld.

Ook moet aan een andere organisatie gedacht worden, in de zin van het samensmelten van al die maatschappijen en het scheppen van een instrument voor grondbeleid zodat de overheid over de geschikste grond kan beschikken, op het geschikste ogenblik om haar programma te kunnen uitvoeren, en dit voor een prijs die geen rekening houdt met de toekomstige waarde.

Dit zijn dus enkele van de grote problemen die mijn aandacht hebben op het stuk van ruimtelijke ordening. Ik heb de betrachting en de vaste wil zo spoedig mogelijk tot een oplossing te komen met de vormgeving of nieuwe vormgeving van Brussel met evenwichtige inachtneming van de verschillende functies, teneinde te komen tot wat de stedenbouwkundige Lavedan noemde, de omgeving waarin de menselijke waarden zich het best kunnen ontwikkelen.

ALGEMENE BESPREKING.

A. Algemene wegenproblematiek.

1. De Commissie heeft zich o.m. beziggehouden met het probleem van de wegverlichting (zie bijlage nr. 5). Er werd aangedrongen om het probleem van de verlichting van de autosnelwegen en andere wegen binnen de kortst mogelijke termijn op te lossen.

Er zij op gewezen dat een dagelijks volume van 6.000 voertuigen (gemeten van 6 uur tot 22 uur) als criterium geldt voor de verlichting van de wegen.

2. Ter inlichting verwijst uw verslaggever naar het verslag van de Europese Conferentie van de Ministers van Vervoer over de vaststelling van de retributies voor het gebruik van de infrastructuur. Dit verslag levert een interessante bijdrage tot het probleem van de tariefberekening voor het gebruik van de infrastructuur, maar gelet op de ingewikkeldheid van die problemen, betekent het nog maar een etape en kan uit de conclusies ervan niet worden afgeleid welke politieke actie

que de la Conférence Européenne des Ministres des Transports en la matière. On ne peut dégager du rapport qu'un nombre restreint de conclusions parmi lesquelles on peut citer :

— la théorie de l'allocation optimale des ressources doit constituer la référence de toute action dans le domaine de la tarification et du choix des infrastructures de transport;

— la théorie visée ci-dessus postule que les usagers doivent acquitter, au titre des infrastructures, une redevance égale au coût marginal social comportant : le coût marginal d'usage, le coût de congestion et le coût des nuisances; la détermination de ces coûts, ou du moins des éléments les plus importants d'entre eux, représente une démarche préalable à toute politique rationnelle de tarification; cependant, cette détermination des coûts soulève des problèmes qui nécessitent des études complémentaires; il est souhaitable que de telles études soient entreprises sur un plan international, afin de permettre une confrontation des différents points de vue et d'aboutir, si possible, à des méthodes de calcul unificables.

Plus récemment, le 12 décembre 1972, le Parlement européen a discuté une question orale avec débat sur l'harmonisation des structures des taxes sur les véhicules utilitaires. Le problème essentiel est la détermination du coût marginal d'usage par véhicule/km. Etant donné l'état d'avancement des travaux, le président en exercice du Conseil a déclaré le 12 décembre 1972 qu'une directive pourrait être adoptée probablement au cours du premier semestre 1973. Notre réseau routier devenant de plus en plus un réseau de transit, cette directive sera d'une importance capitale pour la politique des transports.

B. Autoroutes et autres routes.

1. Il peut être utile de vous rappeler que de nouveaux progrès ont été enregistrés dans l'aménagement des liaisons d'intérêt européen :

E3 : Lille - Courtrai - Gand - Anvers - Eindhoven;

E5 : Ostende - Bruxelles - Liège - Aix-la-Chapelle;

E9 : Maastricht - Liège - Bastogne - Arlon - Luxembourg;

E10 : Paris - Cambrai - Mons - Bruxelles - Anvers - Breda - Amsterdam;

E39 : Anvers - Aix-la-Chapelle à travers la Campine et le Limbourg hollandais;

E40 : Bruxelles - Namur - Arlon;

E41 : Mons - Charleroi - Namur - Liège avec prolongement vers Tournai - Lille.

2. En annexe n° 6 vous trouverez la situation de ces axes au 1^{er} janvier 1973. Ci-dessous vous trouverez quelques précisions concernant certaines routes figurant à l'annexe n° 6.

de Europese Conferentie van de Ministers van Vervoer terzake zal voeren. Uit het verslag kunnen slechts een beperkt aantal conclusies gehaald worden, zoals :

— de theorie van de optimale besteding der inkomsten moet het uitgangspunt zijn voor elke actie op het gebied van de tariefberekening en van de keuze van de vervoerinfrastructuur;

— bovenbedoelde theorie onderstelt dat de gebruikers, voor de infrastructuur, een retributie moeten betalen die gelijk is aan de marginale sociale kosten die zijn samengesteld uit : de marginale gebruikskosten, de kosten van de opstoppingen en de kosten van de hinder; de vaststelling van die kosten of tenminste van de belangrijkste elementen ervan moet aan een rationele tarificatiepolitiek voorafgaan; deze vaststelling van de kosten doet evenwel problemen rijzen welke aanvullende studies noodzakelijk maken; het is wenselijk dat dergelijke studies op internationaal vlak worden ondernomen ten einde een confrontatie van de verschillende standpunten mogelijk te maken en, zo mogelijk, te komen tot eenvormige berekeningsmethoden.

Nog kort geleden, op 12 september 1972, heeft het Europees Parlement een mondelinge vraag besproken over de harmonisering van de structuren van de belastingen op de bedrijfsvoertuigen. Het wezenlijke probleem is dat van de vaststelling van de marginale gebruikskosten per voertuig/kilometer. Rekening houdend met de stand van de werkzaamheden terzake heeft de tegenwoordige voorzitter van de Raad op 12 december 1972 verklaard dat een richtlijn waarschijnlijk tijdens het eerste halfjaar van 1973 zou kunnen worden aangenomen. Aangezien ons wegennet meer en meer een doorvoernet wordt zal die richtlijn van zeer groot belang zijn voor het vervoerbeleid.

B. Autosnelwegen en andere wegen.

1. Het kan nuttig zijn er op te wijzen dat nieuwe vooruitgang werd geboekt bij het aanleggen van de verbindingen van Europees belang :

E3 : Rijsel - Kortrijk - Gent - Antwerpen - Eindhoven;

E5 : Oostende - Brussel - Luik - Aken;

E9 : Maastricht - Luik - Bastenaken - Aarlen - Luxemburg;

E10 : Parijs - Cambrai - Bergen - Brussel - Antwerpen - Breda - Amsterdam;

E39 : Antwerpen - Aken, door de Kempen en Nederlands Limburg;

E40 : Brussel - Namen - Aarlen;

E41 : Bergen - Charleroi - Namen - Luik met verlenging naar Doornik - Rijsel.

2. In bijlage nr. 6 vindt U de toestand van deze assen per 1 januari 1973. Hieronder vindt U enkele nadere gegevens over bepaalde wegen die voorkomen in bijlage nr. 6.

3. Le Ministre des Travaux publics a rappelé que le timing pour la construction des autoroutes concédées à la I.V.A.W. (Intercommunale voor de autosnelwegen van West-Vlaanderen) est fixé par le conseil d'administration dans les limites des crédits qui sont alloués à cette intercommunale.

Il faut néanmoins tenir compte des priorités qui ont été fixées antérieurement par son éminent prédécesseur, à savoir la construction prioritaire du tronçon Jabbeke-Furnes de l'autoroute A11 et de la section E3 - Ypres de l'autoroute A9.

Les expropriations relatives à ces tronçons autoroutiers sont d'ailleurs déjà en cours et certains tronçons sont déjà en cours d'exécution.

4. La construction de la route nationale express Dottignies-Armentières, qui résoudra les difficultés rencontrées dans la traverse de Menin par le trafic quittant l'E3 à Rekkem et se dirigeant vers Ypres, est prévue au programme du Fonds des Routes sous la rubrique « Routes express ».

Le tronçon Rekkem (échangeur E3) - Menin fait partie des nouvelles concessions accordées à l'Intercommunale E3 et il sera construit par celle-ci dans les deux années à venir.

5. La liaison routière Grammont-Gand E5 fera partie de la route express projetée qui reliera le port de Gand au Borinage.

Il a toujours été prévu que le tracé de cette liaison routière serait raccordé à l'E5 aux environs de l'actuel échangeur de Merelbeke. Le Ministre des Travaux publics estime que le tracé actuel répond le mieux aux nécessités de la liaison Gand-Mons, bien qu'un tracé passant par l'échangeur de Wetteren ait été réclamé à plusieurs reprises.

Le Ministre est néanmoins disposé à consulter les cliniques riveraines qui seraient gênées par cette réalisation afin d'étudier les moyens à utiliser pour réduire ces perturbations.

Une réunion a d'ailleurs déjà eu lieu à ce sujet. Il a été convenu que les cliniques feraient concrètement part de leurs desiderata lors de la prochaine réunion.

Le Ministre a promis pour sa part d'étudier à nouveau le tracé proposé en variante afin de pouvoir le comparer, tant au point de vue du coût que de celui des perturbations, avec le tracé actuellement retenu.

Il sera ainsi possible de convoquer une nouvelle réunion avec les instances intéressées.

6. Le timing des travaux de l'E3 est établi par le conseil d'administration de cette Intercommunale. A ce jour, le conseil d'administration n'a fixé son programme que pour les seules années 1973 et 1974.

3. De Minister van Openbare Werken vestigde er de aandacht op dat het tijdsschema voor het aanleggen van de autowegen geconcedeerd aan de I.V.A.W. (Intercommunale voor de autosnelwegen van West-Vlaanderen) door de raad van beheer werd vastgesteld binnen de grenzen van de kredieten die aan deze Intercommunale worden toegekend.

Men moet evenwel rekening houden met de prioriteiten die vroeger door zijn eminente voorganger werden vastgelegd, namelijk het prioritair aanleggen van het vak Jabbeke-Veurne van de autosnelweg A11 en van de section E3 - Ieper van de autosnelweg A9.

De onteigeningen betreffende die vakken zijn trouwens reeds aan de gang en bepaalde vakken zijn reeds in uitvoering.

4. Het aanleggen van de nationale expresweg Dottenijs-Armentières, die de moeilijkheden zal oplossen waarop bij de doortocht van Menen het verkeer stuit dat de E3 in Rekkem verlaat in de richting Ieper, is in het plan van het Wegenfonds voorzien onder de rubriek « Expreswegen ».

Het vak Rekkem (wisselaar E3) - Menen maakt deel uit van de nieuwe concessies verleend aan de Intercommunale E3 en het zal in de twee eerstkomende jaren door deze worden aangelegd.

5. De wegverbinding Geraardsbergen - Gent E5 zal deel uitmaken van de geplande expresweg die de haven van Gent met de Borinage zal verbinden.

Er werd altijd voorzien dat het tracé van die weg zou worden verbonden met de E5 in de omgeving van de huidige verkeerswisselaar van Merelbeke. De Minister van Openbare Werken meent dat het huidige tracé beter voorziet in de behoeften van de verbinding Gent-Bergen, ofschoon een tracé over de verkeerswisselaar van Wetteren herhaaldelijk geëist is.

De Minister is evenwel bereid de aanliggende klinieken, die door deze verwezenlijking zouden worden gehinderd, te raadplegen, ten einde de middelen te bestuderen waardoor die verstoring kan worden verminderd.

Hieromtrent heeft trouwens reeds een vergadering plaats gehad. Er werd overeengekomen dat de klinieken hun desiderata op de volgende bijeenkomst in concrete vorm zouden mededelen.

De Minister van zijn kant heeft toegezegd opnieuw het tracé, voorgesteld als variante, te bestuderen om het, zowel uit oogpunt van kosten als van verstoring, te kunnen vergelijken met het huidige geplande tracé.

Aldus zal een nieuwe bijeenkomst met de betrokken instanties kunnen worden belegd.

6. Het tijdschema van de E3-werken wordt vastgelegd door de raad van beheer van die Intercommunale. Totnogtoe heeft de raad van beheer zijn programma slechts vastgesteld voor de jaren 1973 en 1974.

L'élargissement à 2 × 3 voies du tronçon Gand-Anvers n'y figure pas et il n'est pas encore programmé.

7. Etant donné que plusieurs tronçons suffisamment longs d'autoroute sont actuellement en service et que le réseau autoroutier belge est dès à présent relié au réseau international, il est, d'après le Ministre, souhaitable de libérer des crédits pour la construction et la concession d'installations annexes le long des autoroutes, car celles-ci sont déjà rentables. Par le fait même, les investissements qui seront effectués tant par le Département que par les concessionnaires sont justifiés.

Ci-dessous se trouve la liste des installations annexes qui seront concédées en 1973.

Cadre de l'autoroute	Parking	Genre	Date d'adjudication
E 10 + E 41	Thieu	A	15 février
E 5	Waremmes	A	1 ^{er} mars
E 40	Aische-en-Refail	C	22 mars
E 5	Goetsenhoven	B	18 avril
E 3 + E 39	Ranst	A	24 avril
E 41	Spy	C	2 mai
E 5	Heverlee	A	30 mai
E 5 + E 39	Cerexhe-Heuseux	A	6 juin
E 3	Gierle	B	4 juillet
E 5	Jabbeke	A	19 septembre
E 5	Grand-Bigard	A	3 octobre
F 41	Verlaine	A	7 novembre
E 3	Kalken	A	5 décembre

A = 2 stations d'essence + 2 restaurants + 1 ou 2 motels

B = 2 stations d'essence + 2 restaurants

C = 2 stations d'essence + 2 snack-bars.

8. Une commission, chargée d'étudier les différents aspects du problème de l'extraction de sable de la mer, a été constituée au sein du groupe de travail technique de l'Intercommunale, sur demande du président de l'I.V.A.W. Les fonctionnaires compétents de l'Administration des Voies hydrauliques font également partie de cette commission. D'autres lieux d'extraction de sable, comme par exemple les terrains sablonneux qui deviennent libres à la suite de l'élargissement des canaux, font également l'objet de ces études.

Un rapport sera remis au Conseil d'Administration lorsque les différentes possibilités auront été examinées.

L'Administration des Voies hydrauliques prépare néanmoins dès à présent un premier dossier en vue de l'adjudication des travaux de dragage des crêtes sablonneuses en mer et du transport des matériaux vers certains dépôts situés dans la région côtière.

A cet effet, elle examine également la possibilité d'obtenir les autorisations nécessaires des différents départements concernés (e.a. Ministère de l'Agriculture — mer — pêche — et Ministère des Communications, etc...) .

De verbreding, tot 2 × 3 rijkstroken, van het vak Gent-Antwerpen komt er niet in voor en is nog niet geprogrammeerd.

7. Aangezien verscheidene voldoende lange vakken autosnelweg momenteel in gebruik zijn en het Belgisch autowegennet nu verbonden is met het internationaal wegnnet, is het volgens de Minister wenselijk kredieten uit te trekken voor de bouw en het in concessie geven van nevenbedrijven langs de autosnelwegen, want die bedrijven zijn reeds rendabel. Derhalve zijn de investeringen die zowel door het Departement als door de concessiehouders zullen worden gedaan, verantwoord.

Hieronder volgt de lijst van de nevenbedrijven die in 1973 in concessie zullen worden gegeven.

Autosnelweg	Parkeerplaats	Aard	Datum van aanbesteding
E 10 + E 41	Thieu	A	15 februari
E 5	Waremmes	A	1 maart
E 40	Aische-en-Refail	C	22 maart
E 5	Goetsenhoven	B	18 april
E 3 + E 39	Ranst	A	24 april
E 41	Spy	C	2 mei
E 5	Heverlee	A	30 mei
E 5 + E 39	Cerexhe-Heuseux	A	6 juni
E 3	Gierle	B	4 juli
E 5	Jabbeke	A	19 september
E 5	Groot-Bijgaarden	A	3 oktober
E 41	Verlaine	A	7 november
E 3	Kalken	A	5 december

A = 2 benzinestations + 2 restaurants + 1 of 2 motels

B = 2 benzinestations + 2 restaurants

C = 2 benzinestations + 2 snack-bars.

8. Een Commissie belast met de studie van de verschillende aspecten van het probleem van de winning van zeezand werd, op verzoek van de voorzitter van de I.V.A.W., ingesteld binnen de technische werkgroep van de intercommunale. De bevoegde ambtenaren van het Bestuur der Waterwegen maken eveneens deel uit van die commissie. Andere zandwinningsplaatsen, zoals bijvoorbeeld de zandgronden die vrijkomen na de verbreding van kanalen, maken eveneens het onderwerp uit van die studies.

Na onderzoek van de verschillende mogelijkheden zal aan de Raad van Beheer een verslag worden voorgelegd.

Niettemin stelt het Bestuur der Waterwegen nu reeds een eerste dossier samen met het oog op de aanbesteding van baggerwerken op de zandbanken in zee en het vervoer van het materiaal naar bepaalde depots, gelegen in de kuststreek.

Met het oog hierop onderzoekt het Bestuur eveneens de mogelijkheid om de noodzakelijke vergunningen te verkrijgen van de verschillende betrokken departementen (o.a. Ministerie van Landbouw — zee — visserij — en Ministerie van Verkeerswezen, enz.).

D'après le Ministre, ces quantités de sable pourront alors être utilisées lors de la construction des routes.

9. La réalisation de la route express Anvers-Littoral sera programmée dans les prochaines années.

10. Le Ministre est en train de rechercher un nouveau tracé pour la route nationale 328 - tronçon Jabbeke-Le Coq.

La possibilité de revoir et d'écourter le timing prévu pour la réalisation de cette route a été examinée. La construction de cette route importante débutera à partir de 1974 par la réalisation d'une première phase à partir du Coq. Les deuxième et dernière phases seront entamées à partir de 1975 dans la région de Jabbeke, où le pont sur la voie ferroviaire Bruxelles-Ostende sera également en construction à cette époque.

11. Le tracé pour la route du Rupel est actuellement encore à l'étude à l'Administration des Routes à Anvers, qui continuera à élaborer le tracé en commun accord avec les sociétés régionales de développement.

D'après le Ministre, il est impossible de communiquer le tracé qui a finalement été choisi, étant donné que le tracé définitif n'a pas encore été fixé.

12. Le tracé de l'autoroute Verviers-Frankfurt est fixé par arrêté royal du 21 février 1972.

D'après le Ministre, il y a accord complet entre les Ponts et Chaussées de Belgique et d'Allemagne pour la traversée de la frontière belgo-allemande; le contact est permanent avec le service spécial de l'autoroute créé à Prüm.

Une réunion aura lieu prochainement avec les responsables régionaux et l'Intercommunale E5 en vue de mettre au point le programme de réalisation de l'autoroute.

13. En ce qui concerne le boulevard périphérique Sud de Bruxelles et la liaison Waterloo-Uccle, le Ministre des Travaux publics entretient des contacts suivis avec les communes intéressées en vue d'aboutir à un accord complet sur ces liaisons tout en respectant les caractères définis par les plans d'aménagement.

D'après le Ministre, la décision concernant la liaison Waterloo-Uccle sera prise après la réalisation du boulevard périphérique Sud, en fonction de la répartition de la circulation, compte tenu de cette réalisation.

14. En ce qui concerne les volumes de circulation sur la route ordinaire Bruxelles-Liège, un membre de la Commission a posé la question de savoir si la route ordinaire continuera à être aménagée et si certaines expropriations seraient poursuivies (traverses d'Oreye).

Ce membre a estimé que la circulation serait très fortement réduite sur la route ordinaire en raison de l'existence de l'autoroute.

D'après le Ministre, les volumes de circulation relevés sont les suivants (moyenne journalière) :

Sections :

Bruxelles - Louvain : 12.400;

Saint-Trond - Liège : 10.900.

Volgens de Minister kan dat zand gebruikt worden voor de aanleg van wegen.

9. De aanleg van de expresweg Antwerpen-Kust zal geprogrammeerd worden in de eerstvolgende jaren.

10. De Minister zoekt een nieuw tracé voor de rijksweg 328 - vak Jabbeke-Den Haan.

De mogelijkheid om het tijdschema voor de aanleg van deze weg te herzien en in te korten werd onderzocht. Met de aanleg van deze belangrijke weg zal in 1974 gestart worden door de verwezenlijking van een eerste faze vanuit Den Haan. Met de tweede en met de laatste faze zal vanaf 1975 in de streek van Jabbeke begonnen worden, waar op dat ogenblik ook de brug over de spoorweg Brussel-Oostende zal worden gebouwd.

11. Het tracé voor de Rupelweg wordt momenteel bestuurd door het Bestuur der Wegen te Antwerpen. Dit bestuur zal het tracé verder uitstippelen in overleg met de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappijen.

Volgens de Minister is het onmogelijk kennis te geven van het tracé dat uiteindelijk werd gekozen, aangezien dit nog niet definitief is vastgesteld.

12. Het tracé van de autosnelweg Verviers-Frankfurt is vastgesteld bij koninklijk besluit van 21 februari 1972.

Volgens de Minister is er volledige overeenstemming tussen Bruggen en Wegen in België en Duitsland voor de overgang van de Belgisch-Duitse grens; er is voortdurend contact met de bijzondere dienst van de autosnelweg, te Prüm.

Er zal binnenkort een vergadering plaats hebben met de gewestelijke verantwoordelijken van de intercommunale E5 ten einde het programma voor de verwezenlijking van de autosnelweg op te stellen.

13. Inzake de zuidelijke ringweg om Brussel en de verbinding Waterloo-Ukkel, blijft de Minister in contact met de betrokken gemeenten ten einde een volledig akkoord te bereiken over die verbindingen, met inachtneming van de karakteristieken vastgelegd in de plannen van aanleg.

Volgens de Minister zal de beslissing over de verbinding Waterloo-Ukkel genomen worden na de aanleg van de zuidelijke ringweg, rekening houdend met de verdeling van het verkeer na die verwezenlijking.

14. Gelet op het verkeersvolume op de gewone weg Brussel-Luik, heeft een commissielid gevraagd of men zal doorgaan met de aanpassing van de gewone weg en of bepaalde onteigeningen zullen plaatshebben (doortocht Oreye).

Het lid was van oordeel dat het verkeer op de gewone weg zeer sterk moet zijn teruglopen ten gevolge van het bestaan van de autosnelweg.

Volgens de Minister werden onderstaande verkeersvolumes opgetekend (daggemiddelde) :

Vakken :

Brussel - Leuven : 12.400;

Sint-Truiden - Luik : 10.900.

Sur l'autoroute E5, les volumes correspondants sont :

Bruxelles - Louvain : 21.150;
Waremmes - Liège : 10.350.

Ceci montre que la circulation sur la route ordinaire n'est pas fortement réduite et qu'elle reste importante.

Cette route du réseau primaire, comme toutes les routes de ce réseau primaire, sera normalisée, c'est-à-dire que ses caractéristiques seront rendues aussi homogènes que possible sur toute sa longueur, notamment par la suppression de certains goulots et endroits dangereux et cela en fonction des besoins.

15. La liaison Eindhoven-Huy est actuellement prévue en autoroute et son tracé a été fixé jusqu'à Brustem, par arrêté royal du 24 janvier 1973.

La section Brustem-Villers-le-Bouillet n'a pas encore fait l'objet d'un arrêté royal.

Suite à certaines interventions, le Ministre a demandé que l'Administration des Routes recueille l'avis de l'Administration de l'Aménagement du territoire.

16. La liaison Loncin-Chenée envisagée actuellement consiste à passer derrière la gare des Guillemains en expropriant les immeubles de la rue Mandeville.

Une réunion se tiendra en mai prochain avec les principaux intéressés et notamment l'Intercommunale E5 en vue de définir les solutions à adopter pour la circulation à Liège.

17. En ce qui concerne la modernisation de la route du Condroz, les travaux du contournement de Soheit-Tinlot viennent de débiter, tandis qu'une adjudication doit encore intervenir cette année pour la modernisation à 4 voies de circulation de la section allant de Boncelles à Plainevaux. L'aménagement du carrefour de Plainevaux sera également réalisé en 1973.

La mise à 4 voies de la route du Condroz est un des objectifs prioritaires.

L'éclairage sera réalisé d'une façon continue de Liège à Nandrin en 1973.

Le programme de 1974 prévoit l'éclairage du tronçon Nandrin-Ehein.

L'éclairage de la suite de l'itinéraire n'est pas encore programmé.

18. Les transports vers les ports se font aussi bien par route que par voie d'eau. Dans cet ordre d'idées le Ministre envisage la création d'une autoroute nouvelle partant du ring de Charleroi et contournant Bruxelles par l'Est pour se raccorder à l'autoroute nouvelle Bruxelles-Anvers.

C. Infrastructure des ports de mer et des voies d'accès à la mer.

1. En ce qui concerne les prises de position du Secrétaire d'Etat à la Politique portuaire, le rapporteur renvoie entre autres aux Annales de la Chambre du 28 février 1973 et du 22 mars 1973.

Op de autosnelweg E5 zijn de overeenstemmende volumes :

Brussel - Leuven : 21.150;
Borgworm - Luik : 10.350.

Hieruit blijkt dat het verkeer op de gewone weg niet sterk is teruggelopen en dat het druk blijft.

Deze weg van het primaire net zal, zoals alle andere wegen van dit net, genormaliseerd worden, dat wil zeggen dat hij over heel de lengte zoveel mogelijk dezelfde karakteristieken zal krijgen, onder meer door de opheffing van bepaalde knelpunten en gevaarlijke plaatsen en zulks in verhouding tot de behoeften.

15. Voor de verbinding Eindhoven-Hoei is thans een autosnelweg gepland en het tracé werd vastgelegd tot Brustem, bij koninklijk besluit van 24 januari 1973.

Voor het vak Brustem-Villers-le-Bouillet is er nog geen koninklijk besluit genomen.

Ten gevolge van bepaalde vragen heeft de Minister het Bestuur der Wegen verzocht het advies in te winnen van het Bestuur van de Ruimtelijke Ordening.

16. Voor de verbinding Loncin-Chenée wordt momenteel een doorgang achter het Guilleminsstation en de onteigening van de gebouwen in de Mandevillestraat overwogen.

In de loop van de maand mei zal met de belangrijkste betrokkenen en met name de Intercommunale E5 een vergadering plaatshebben ten einde de oplossingen voor het verkeer te Luik te bepalen.

17. Wat de modernisering van de Condroz-route betreft, werden de werken aan de ringweg van Soheit-Tinlot onlangs aangevat terwijl er dit jaar nog een aanbesteding moet komen voor de verbreding tot vier rijstroken van het vak Boncelles-Plainevaux. Het kruispunt van Plainevaux zal eveneens in 1973 worden aangepast.

De verbreding tot vier rijstroken van de Condroz-route is een van de prioritaire doelstellingen.

In 1973 zal er een doorlopende verlichting komen van Luik tot Nandrin.

Het programma voor 1974 voorziet in de verlichting van het vak Nandrin-Ehein.

De verlichting van het overige weggedeelte is nog niet geprogrammeerd.

18. Het vervoer naar de havens geschiedt zowel over de weg als over het water. In dit verband overweegt de Minister de aanleg van een nieuwe autosnelweg die zal vertrekken van de ringweg om Charleroi, ten oosten van Brussel zal doorlopen en aansluiten op de nieuwe autosnelweg Brussel-Antwerpen.

C. Infrastructuur van de zeehavens en van de toegangswegen tot de zee.

1. Voor het standpunt van de Staatssecretaris voor het Havenbeleid verwijst de verslaggever o.m. naar de Handelingen van de Kamer van 28 februari en 22 maart 1973.

2. Avant de résumer les débats en Commission, il convient peut-être de vous rappeler les grandes lignes de l'évolution des problèmes portuaires.

A Dunkerque le dragage des accès du port actuel s'est poursuivi en vue d'assurer le passage par la nouvelle écluse de navires de 100.000 tonnes. Mais surtout, les travaux ont porté sur le nouvel avant-port, les acquisitions de terrains à l'emplacement des travaux portuaires ont été menées à bien. Pour un montant de 117 millions de francs français en 1972 dont 54 millions de francs de fonds du Trésor, la réalisation des infrastructures de base de la première étape de construction du nouvel avant-port a commencé : creusement du bassin d'évitage et construction des digues de protection.

A Rotterdam on continue entre autres les travaux près de Hoek van Holland et on étudie les possibilités techniques et financières afin de rendre Europort accessible aux navires d'un tirant d'eau de 72 pieds. Les autorités de Rotterdam craignent la concurrence future du Havre pour les navires d'un tirant supérieur à 72 pieds.

En ce qui concerne les ports belges, le Ministre des Travaux publics de l'époque a fait observer en 1967 que la capacité de nos ports est limitée (il convient cependant de suivre avec attention les dragages d'essai effectués à l'étranger et d'en tirer les conclusions qui s'imposent). D'après le Ministre de l'époque, il ne faut pas s'hypnotiser sur les navires de gros tonnage, qui sont d'ailleurs principalement des pétroliers; l'évolution de nos ports prouve qu'ils conservent des possibilités d'expansion, nonobstant le handicap que représente pour eux l'impossibilité d'accueillir des pétroliers géants.

Dans la prochaine décennie ce problème de l'approvisionnement ne se posera peut-être pas seulement pour le pétrole, mais également pour d'autres matières pondéreuses comme il résulte des statistiques suivantes :

Tankers au-dessus de 150.000 tdw en commande fin janvier 1973 :

2. Alvorens de besprekingen in de Commissie samen te vatten is het wellicht wenselijk de grote lijnen van de evolutie van de havenproblemen in herinnering te brengen.

In Duinkerken werden de baggerwerken aan de toegangswegen van de bestaande haven voortgezet ten einde de nieuwe sluis toegankelijk te maken voor schepen van 100.000 ton. De werken hebben echter vooral betrekking gehad op de nieuwe voorhaven; de verwerving van gronden op de plaats van de havenwerken is tot een goed eind gebracht. Er is, voor een bedrag van 117 miljoen Franse frank in 1972, waarvan 54 miljoen frank aan schatkistgelden, een aanvang gemaakt met de basisinfrastructuurwerken van de eerste etappe in de bouw van de nieuwe voorhaven : het graven van de zwaaiikom en de bouw van beschermingsdijken.

Te Rotterdam worden o.m. de werken bij Hoek van Holland voortgezet en bestudeert men de technische en financiële mogelijkheden om de Europort toegankelijk te maken voor schepen met een diepgang van 72 voet. De Rotterdamse overheid vreest de toekomstige concurrentie van Le Havre voor schepen met een diepgang van meer dan 72 voet.

Wat de Belgische havens betreft, heeft de toenmalige Minister van Openbare Werken in 1967 erop gewezen dat de capaciteit van onze havens beperkt is (wij moeten nochtans de proefbaggerwerken van het buitenland met aandacht volgen en er de nodige conclusies uit trekken). Volgens de toenmalige Minister moet men zich niet blind staren op de grootste schepen, die trouwens hoofdzakelijk tankers zijn en bewijst de evolutie van onze havens dat er, niettegenstaande de handicap der supertankers, nog expansiemogelijkheden zijn.

In het eerstkomende decennium zal dit probleem van de bevoorrading misschien niet alleen voor petroleum rijzen, maar ook voor andere zware goederen, zoals blijkt uit de volgende statistiek :

Tankers van meer dan 150.000 dwt in bestelling einde januari 1973 :

Pavillon — Vlag	Nombre de tankers — Aantal tankers	Tonnage moyen tdw. — Gemiddelde tonnenmaat dwt.
Libéria. — Liberia	112	265.602
Japon. — Japan	63	247.211
Norvège. — Noorwegen	46	291.909
Grande-Bretagne. — Groot-Brittannië	39	286.997
France. — Frankrijk	26	283.619
Grèce. — Griekenland	16	280.237
Panama. — Panama	14	254.500
Danemark. — Denemarken	10	305.320
Suède. — Zweden	9	315.555
R.F. Allemagne. — Bondsrepubliek Duitsland	9	270.460
Espagne. — Spanje	10	233.640
Pays-Bas. — Nederland	7	293.514
Italie. — Italië	8	252.625
U.S.A. — V.S.A.	8	243.125
Autres pays. — Andere landen	50	273.552

Caractéristiques des tankers au-dessus de 300.000 tdw.

Kenmerken van de tankers boven de 300.000 dwt.

Chantier — Werf	Nombre de tankers en commande fin janvier 1973 — Aantal tankers in bestelling einde januari 1973	tdw. — dwt.	Tirant d'eau — Diepgang
Chantiers de l'Atlantique	2	540.000	28,50 m
IHI («Globtik Tokyo»)	3	480.000	28,00 m
IHI («Nisseki Maru»)	1	372.698	27,04 m
IHI («Fat Tanker»)	1	364.300	22,60 m
Hitachi	2	400.000	22,15 m
A./G. Weser (Eurotanker)	6	380.000	22,00 m
Sumitomo	4	371.000	22,40 m
Mitsui	2	370.000	22,17 m
Mitsui	2	350.000	22,30 m
Mitsui	2	304.350	22,35 m
Kawasaki	3	364.500	22,30 m
Kawasaki	2	300.300	22,30 m
Aker-Stord	1	352.000	22,30 m
Kockum	6	348.200	22,30 m
Odense/Lindö	2	330.000	?
Odense/Lindö	11	309.000	22,28 m
Nippon Kokan.	3	330.000	22,60 m
Astano	5	325.600	24,70 m
Mitsubishi	2	321.600	24,62 m
Mitsubishi et IHI	6	326.600	24,78 m
Italcantieri	2	315.000	23,16 m
Harland & Wolff	6	333.600	22,35 m
Harland & Wolff	4	313.000	22,35 m
Bremer Vulkan.	7	313.000	22,35 m
Verolme	1	310.000	22,38 m

Signalons, à titre d'information, que pour des tankers éventuels de 1.000.000 tdw le tirant d'eau varierait probablement de 30,50 à 35,00 m et que fin juillet 1972 la proportion des tankers en commande était la suivante :

	Nombre de tankers —	tdw —
Tankers en dessus de 150.000 tdw .	377	98.111.762
Tankers en dessous de 150.000 tdw .	626	21.843.822

Ter inlichting vermelden wij dat de vaardiepte van tankers van 1 miljoen dwt in voorkomend geval waarschijnlijk tussen 30,50 en 35,00 meter zal liggen en dat einde juli 1972 de verhouding tussen de bestelde tankers als volgt was :

	Aantal tankers —	dwt —
Tankers van meer dan 150.000 dwt .	377	98.111.762
Tankers van minder dan 150.000 dwt	626	21.843.822

A la même date on notait également des commandes pour :

	Nombre de navires	tdw
Navires OBO et assimilés	144	21.257.333
Bulkcarriers	557	22.877.226

D'après une étude récente d'une division de recherche londonienne, les Panamax-bulkcarriers de 50.000 à 60.000 tdw auraient un grand avenir (les bulkcarriers Panamax ont une largeur maximale d'environ 32,30 m).

A ce sujet, signalons que, d'après l'Import Cargo Transport Council, le Japon utilisera en 1975 195 bulkcarriers du type Panamax pour les seules importations de coke (début 1971 le Japon utilisait 135 de ces navires dans le même but). Les bulkcarriers japonais du type Panamax mesurent entre 56.500 et 76.000 tdw, tandis que les bulkcarriers allemands du type Panamax vont jusqu'à 80.000 tdw.

Le 20 septembre 1971 a été lancé le navire à conteneurs « Tokyo Bay » (longueur environ 280 m, largeur 32,26 m, tirant d'eau environ 12 m) pour le service des conteneurs vers l'Extrême-Orient. Il s'agit d'un premier navire d'une série de navires qui assureront ce trafic et qui respectent la largeur maximale admise pour la navigation par le canal de Panama. Une autre série de navires à conteneurs a une largeur de 32,16 m et un tirant d'eau de 10 à 11 m. Parmi d'autres navires à conteneurs fournis en 1972 et 1973 par des chantiers européens, citons le Tarago (longueur 207,34 m, largeur 29,57 m, tirant d'eau 9,59 m), le Lalandia (mêmes dimensions que le Tarago), le Lindo (longueur 120,66 m, largeur 17,20 m, tirant d'eau 6,60 m), le Jutlandia (longueur 274,32 m, largeur 32,31 m, tirant d'eau 11,58 m), le Benavon (longueur 274,32 m, largeur 32,26 m, tirant d'eau 13,00 m), le ACT 6 (longueur environ 210 m, largeur 28,96 m, tirant d'eau 10,52 m), le Hamburg Express (longueur 287,60 m, largeur 32,20 m, tirant d'eau 12,00 m), le Main Express (longueur 170,90 m, largeur 24,50 m, tirant d'eau 7,89 m), l'Australian Exporter (longueur 205,74 m, largeur 28,96 m, tirant d'eau 10,52 m), le Bremen Express (longueur 273,00 m, largeur 32,24 m, tirant d'eau 12,40 m), le Hongkong Express (longueur 273,00 m, largeur 32,24 m, tirant d'eau 12,40 m), le Maritim Ace (longueur 97,00 m, largeur 16,00 m, tirant d'eau 6,64 m), le Zim New York et le Zim Tokyo (longueur 207,40 m, largeur 30,50 m, tirant d'eau 9,14 m), etc.

D'autre part, on commence à transporter des matières pondéreuses autres que le pétrole, par des navires de 150.000 tdw. Il va de soi que nos ports ne sont actuellement pas équipés pour accueillir certains de ces navires. Le dépôt tardif du budget et la nécessité de le voter le plus rapidement possible n'ont pas permis à votre Commission d'examiner ces problèmes comme il conviendrait de le faire.

3. Il y a cependant lieu de vous faire part de quelques remarques formulées en Commission :

— des membres ont demandé qu'on veille à ce que dans l'avenir pour l'approvisionnement en pétrole brut la

Op hetzelfde ogenblik noteerde men eveneens orders voor :

	Aantal schepen	dwt
Schepen OBO en daarmee gelijkgesteld	144	21.257.333
Bulkcarriers	557	22.877.226

Volgens een recente studie van een Londense onderzoeksafdeling zouden de Panamax-bulkcarriers van 50.000 tot 60.000 dwt een grote toekomst hebben (de Panamax bulkcarriers hebben een maximale breedte van ongeveer 32,30 m).

In dit verband wijzen wij erop dat Japan, volgens de Import Cargo Transport Council, alleen al voor de invoer van cokes, in 1975 195 bulkcarriers van het type Panamax zal gebruiken (begin 1971 gebruikte Japan 135 schepen voor hetzelfde doel). De Japanse bulkcarriers van het type Panamax meten tussen 56.500 en 76.000 dwt terwijl de Duitse bulkcarriers van het type Panamax tot 80.000 dwt gaan.

Op 20 september 1971 werd het containerschip Tokyo Bay te water gelaten (lengte ongeveer 280 m, breedte 32,26 m, diepgang ongeveer 12 m) bestemd voor de containerdienst op het Verre Oosten. Het gaat om het eerste van een reeks schepen die op deze lijn zullen varen en die beantwoorden aan de maximum toegelaten breedte voor de scheepvaart op het Panamakanaal. Een andere reeks containerschepen heeft een breedte van 32,16 m en een diepgang van 10 tot 11 m. Onder de andere containerschepen in 1972 en 1973 door Europese werven afgeleverd vermelden wij de Tarago (lengte 207,34 m, breedte 29,57 m, diepgang 9,59 m), de Lalandia (zelfde afmetingen als de Tarago), de Lindo (lengte 120,66 m, breedte 17,20 m, diepgang 6,60 m), de Jutlandia (lengte 274,32 m, breedte 32,31 m, diepgang 11,58 m), de Benavon (lengte 274,32 m, breedte 32,26 m, diepgang 13,00 m), de ACT 6 (lengte ongeveer 210 m, breedte 28,96 m, diepgang 10,52 m), de Hamburg Express (lengte 287,60 m, breedte 32,20 m, diepgang 12,00 m), de Main Express (lengte 170,90 m, breedte 24,50 m, diepgang 7,89 m), de Australian Exporter (lengte 205,74 m, breedte 28,96 m, diepgang 10,52 m), de Bremen Express (lengte 273,00 m, breedte 32,24 m, diepgang 12,40 m), de Hongkong Express (lengte 273,00 m, breedte 32,24 m, diepgang 12,40 m), de Maritim Ace (lengte 97,00 m, breedte 16,00 m, diepgang 6,64 m), de Zim New York en de Zim Tokyo (lengte 207,40 m, breedte 30,50 m, diepgang 9,14 m), enz.

Bovendien begint men zware goederen andere dan petroleum, te vervoeren met schepen van 150.000 dwt. Het spreekt vanzelf dat onze havens op dit ogenblik niet uitgerust zijn om sommige van die schepen te ontvangen. Door de late indiening van de begroting en de noodzaak deze zo vlug mogelijk goed te keuren is het uw Commissie niet mogelijk geweest die problemen naar behoren te onderzoeken.

3. Het is hier evenwel de plaats om u kennis te geven van enkele opmerkingen die in de Commissie werden gemaakt :

— sommige leden hebben gevraagd te zorgen dat België in de toekomst niet te zeer van de haven van Rotterdam zou

Belgique ne dépende pas trop du port de Rotterdam; un membre a renvoyé à ce sujet à la diversification des sources d'approvisionnement et des ports utilisés pour l'importation du pétrole brut en République Fédérale d'Allemagne; afin de vous documenter sommairement à ce sujet, votre rapporteur vous rappelle qu'en 1971 la République Fédérale d'Allemagne a importé, entre autres :

- 23 millions de tonnes de pétrole brut via Wilhelmshaven,
- 13 millions de tonnes de pétrole brut via les ports de l'Elbe,
- 21 millions de tonnes de pétrole brut via Triest,
- 20 millions de tonnes de pétrole brut via Rotterdam.

Dans sa réponse le Ministre a notamment signalé que l'alimentation en pétrole du pays ne doit pas se faire uniquement au départ des Pays-Bas; l'alimentation du pays à l'aide de « pipe-lines » pour produits pétroliers est à prendre en considération sur un plan communautaire européen; il est ainsi déjà établi que les pétroliers « mammoth » n'iront jamais à Anvers, mais uniquement en des ports à eaux profondes; il s'agira d'une spécialisation pour ce trafic en quelques ports bien définis d'où partiront les produits pétroliers soit par « pipe-lines », soit par pétroliers plus petits; il n'est évidemment pas question de limiter volontairement l'approvisionnement du pays en produits pétroliers au départ des Pays-Bas; une diversification des axes d'approvisionnement se réalisera nécessairement.

Toutefois, toujours d'après le Ministre, ce problème ne relève que partiellement de la compétence du Ministère des Travaux publics, mais avant tout de celle du Ministère des Affaires économiques, voire du Gouvernement entier; aussi la Belgique est-elle tributaire des intentions des grandes firmes pétrolières qui opèrent dans une vue internationale;

— en ce qui concerne la réalisation du plan Baalhoek, le Secrétaire d'Etat à la Politique portuaire a attiré l'attention de votre Commission sur les exigences néerlandaises en matière de non-pollution des eaux de l'Escaut Occidental; les pourparlers se poursuivent et le Secrétaire d'Etat a demandé à votre Commission de patienter quelques mois avant d'examiner ce problème; à ce sujet votre rapporteur renvoie également au Bulletin des *Questions et Réponses* de la Chambre du 6 mars 1973, p. 747;

— un membre a insisté pour la construction d'une écluse de 125.000 tonnes desservant le port de Gand; d'après le Ministre, la question d'une écluse de 125.000 tonnes donnant accès au port de Gand n'est pas perdue de vue; le Ministre et le Secrétaire d'Etat aux Affaires portuaires se rendront bientôt à Gand pour traiter notamment de cette question;

— un autre membre a demandé si la notion de « Havenschap » est abandonnée; d'après la réponse, il importe en premier lieu de bien définir ce que l'on entend par « Havenschap » avant de progresser en ce domaine; on ne peut se prononcer maintenant sur la suite qui sera réservée à ce genre de conception;

afhangen voor de bevoorrading met ruwe aardolie; een lid heeft in dit verband verwezen naar de diversiteit in de bevoorradingsbronnen en de havens die worden gebruikt voor de invoer van ruwe aardolie in de Bondsrepubliek Duitsland; ten einde u ter zake bondig in te lichten, herinnert uw verslaggever eraan dat de Bondsrepubliek Duitsland in 1971 o.m. heeft ingevoerd :

- 23 miljoen ton ruwe aardolie via Wilhelmshaven,
- 13 miljoen ton ruwe aardolie via de havens van de Elbe,
- 21 miljoen ton ruwe aardolie via Triest,
- 20 miljoen ton ruwe aardolie via Rotterdam.

In zijn antwoord wijst de Minister er met name op dat aardolie niet uitsluitend vanuit Nederland behoeft te worden aangevoerd. De aanvoer van olieproducten door middel van pijpleidingen is op het vlak van de Europese Gemeenschap te overwegen. Zo staat het reeds vast dat de mammoet-tankers Antwerpen nooit zullen kunnen aandoen, maar alleen in diepwaterhavens kunnen aanleggen. Men zal tot een specialisatie moeten komen in enkele welbepaalde havens van waaruit de aardolieproducten zullen vertrekken hetzij via pijpleidingen, hetzij in kleinere tankers. Er is natuurlijk geen sprake van de aardolievoorziening van het land vanuit Nederland opzettelijk te beperken; een diversifiëring van de bevoorradingswegen zal zich onvermijdelijk voltrekken.

Het Ministerie van Openbare Werken is echter slechts gedeeltelijk bevoegd voor dit probleem; het is boven alles een zaak voor het Ministerie van Economische Zaken, zelfs voor de gehele regering. Bovendien is België afhankelijk van de plannen van de grote aardoliemaatschappijen die uit een internationale gezichtshoek opereren;

— in verband met de uitvoering van de Baalhoekplan heeft de Staatssecretaris voor Havenbeleid de aandacht van uw Commissie gevestigd op de Nederlandse eisen inzake de niet-verontreiniging van het water van de Westerschelde; de besprekingen worden voortgezet en de Staatssecretaris heeft uw Commissie verzocht nog enkele maanden geduld te oefenen alvorens dit probleem te onderzoeken. In dit opzicht verwijst uw verslaggever eveneens naar het Bulletin van *Vragen en Antwoorden* van de Kamer dd. 6 maart 1973, blz. 747;

— een commissielid vroeg met aandrang naar de bouw van een sluis van 125.000 ton voor de haven van Gent. Volgens de Minister wordt het probleem van een sluis van 125.000 ton, die toegang geeft tot de haven van Gent, niet uit het oog verloren. De Minister en de Staatssecretaris voor Havenbeleid zullen binnenkort naar Gent gaan om o.m. deze kwestie te bespreken;

— een ander commissielid vroeg of men het begrip « Havenschap » laat varen. Volgens het antwoord komt het er vooral op aan duidelijk te omschrijven wat dient te worden verstaan onder « Havenschap » alvorens op dit gebied verder te gaan; men kan zich thans niet uitspreken over het gevolg dat aan deze opvatting zal worden gegeven;

— un autre membre a demandé un planning pour la région de Zeebrugge; d'après le Ministre, la question est importante car la région côtière s'étendant d'Ostende à Knokke-Zoute est à vocation touristique particulièrement marquée; il faut éviter que la zone portuaire et industrielle de Zeebrugge provoque une coupure au centre de cette zone; toutes mesures destinées à maintenir intacte la vocation touristique de cette région seront prises; d'autre part, les travaux d'infrastructure prévus au port de Zeebrugge s'exécutent conformément au programme d'ensemble établi par les soins du Secrétaire Général; le Ministre rappelle que ceux-ci, avec l'accord du Gouvernement, s'exécutent à l'aide d'un crédit annuel de 2 milliards pendant 8 ans, et ce à partir de l'année 1971; le programme global est estimé à 16 milliards; ce programme est respecté scrupuleusement depuis 1971;

— un membre a fait remarquer que les ports ont une double fonction (zones industrielles à vocation parfois locale et fonction de transit qui intéresse le pays entier), et a demandé au Secrétaire d'Etat de veiller à ce que dans les pourparlers avec les autorités locales on n'oublie pas cette double fonction d'après une publication du Bureau du Plan de septembre 1971, l'activité transport représente 34 p.c., la fonction commerciale 19,9 p.c. et la fonction industrielle 44 p.c. de l'emploi global existant dans les ports d'Anvers, de Gand, d'Ostende et de Bruges-Zeebrugge);

— à un membre qui s'inquiétait de l'avenir du port des yachts à Nieuport, il est répondu qu'il n'est pas question de créer à l'échelon de l'Etat une quelconque taxation nouvelle concernant les yachts, mais on prévoit de restreindre l'admission en déduction des dépenses ou charges de toute nature qui se rapportent à des yachts ou autres bateaux de plaisance; le problème relatif à une taxation provinciale n'est pas du ressort des Travaux publics.

4. En tenant compte de l'évolution sur le plan européen (tunnel éventuel sous la Manche, politique portuaire de la C.E.E., etc.) votre Commission reprendra d'ici quelques mois l'étude des problèmes relatifs à l'infrastructure des ports de mer et des voies d'accès à la mer.

Signalons, dès à présent, que le Parlement européen a discuté le 17 avril 1972 le rapport sur la politique portuaire dans le cadre de la Communauté européenne. Le Parlement européen a constaté qu'il n'a pas été possible de mettre en œuvre une politique commune des transports réellement cohérente et a souligné que les mesures fragmentaires de politique commune applicables aux différents modes de transport se répercutent directement ou indirectement sur la concurrence entre les ports maritimes européens. La crainte des Etats membres de compromettre la position concurrentielle de leurs ports maritimes explique leur résistance aux propositions concernant la réalisation d'une politique commune des transports. D'après le Parlement européen, il

— een ander commissielid vroeg een planning voor de streek van Zeebrugge; volgens de Minister is dit een belangrijke kwestie, want de kuststreek van Oostende tot Knokke-Het Zoute heeft een sterk uitgesproken toeristische roeping; men moet voorkomen dat het haven- en nijverheidsgebied van Zeebrugge een breuk in het centrum van die streek teweegbrengt; alle maatregelen om de toeristische roeping van die streek gaaf te houden, zullen worden genomen; anderzijds worden de infrastructuurwerken, waarin voorzien is voor de haven van Zeebrugge, uitgevoerd volgens het algemeen plan opgemaakt door toedoen van de Secretaris-Generaal; de Minister wijst erop dat zij, met instemming van de Regering, worden uitgevoerd door middel van een jaarlijks krediet van 2 miljard, gedurende 8 jaar, en zulks vanaf 1971; het gezamenlijke programma wordt op 16 miljard geraamd; dit programma wordt sedert 1971 nauwgezet nageleefd;

— een commissielid merkte op dat de havens een tweevoudige functie hebben (industriezones met soms plaatselijke roeping en doorvoerfunctie die het gehele land aangaat), en hij verzocht de Staatssecretaris ervoor te zorgen dat men, tijdens de besprekingen met de plaatselijke overheden, die dubbele functie niet zou vergeten (volgens een publicatie van het Planbureau van september 1971 vertegenwoordigt de vervoeractiviteit 34 pct., de handelsfunctie 19,9 pct. en de nijverheidsfunctie 44 pct. van de globale activiteit in de havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Brugge-Zeebrugge);

— een commissielid verontrustte zich over de toekomst van de jachthaven van Nieuwpoort; hem werd geantwoord dat er geen sprake van is op het niveau van de Staat enigerlei nieuwe belasting in te voeren met betrekking tot de jachten, maar men is voornemens de aftrekbaarheid te beperken van allerlei uitgaven of lasten die betrekking hebben op de jachten of andere plezierboten; het probleem van een provinciale belasting behoort niet tot de bevoegdheid van de Minister van Openbare Werken.

4. Rekening houdend met de evolutie op Europees vlak (eventuele tunnel onder het Kanaal, havenbeleid van de E.E.G., enz.) zal uw Commissie over enkele maanden de studie van de problemen betreffende de infrastructuur van de zeehavens en van de toegangswegen tot de zee opnieuw ter hand nemen.

Wij vermelden nu reeds dat het Europees Parlement op 17 april 1972 het verslag over het havenbeleid in het kader van de Europese Gemeenschap heeft besproken. Het Europees Parlement heeft geconstateerd dat het niet mogelijk was een werkelijk samenhangend gemeenschappelijk transportbeleid te voeren en heeft erop gewezen dat de fragmentaire maatregelen van gemeenschappelijke politiek, toepasselijk op de verschillende vervoersectoren, een rechtstreekse of zijdelingse weerslag hebben op de concurrentie tussen de Europese zeehavens. De vrees van de Lid-Staten om de concurrentiepositie van hun zeehavens in het gedrang te brengen, verklaart hun terughoudendheid tegenover de voorstellen tot verwezenlijking van een gemeenschappelijk vervoerbeleid.

convient donc d'élaborer un plan d'ensemble pour aboutir à une politique commune du trafic portuaire qui devra être fondée sur les principes suivants : non discrimination; concurrence entre les ports européens; les recettes des ports doivent couvrir la totalité de leurs dépenses; conserver aux ports une capacité d'absorption suffisante d'un trafic toujours croissant; assurer la transparence des subventions et préparer leur abolition; coopération entre les ports en matière d'investissements; les taxes portuaires doivent être établies sur la base des coûts; coopération dans le domaine des conditions de travail dans les ports; création d'un comité permanent composé de représentants responsables des différentes villes portuaires, sous la présidence de la Commission européenne; possibilité de promouvoir des aménagements portuaires dans le cadre de la politique régionale; pour ce qui est des relations entre les ports et leur arrière-pays, assainissement de la situation en matière de coûts de transports dans l'arrière-pays et politique d'expansion des voies de communication desservant les ports. Le Parlement européen a demandé, d'autre part, que le Conseil arrête, dans le plus bref délai, des prescriptions applicables à la navigation maritime et que la Commission européenne présente une proposition cohérente de politique portuaire commune.

5. En attendant une discussion approfondie des problèmes portuaires, votre rapporteur vous rappelle que, d'après une étude du Bureau du Plan de septembre 1971, l'accessibilité des ports de mer belges demeure limitée aux navires de :

- 70.000 tdw à Anvers;
- 60.000 tdw à Gand;
- 70.000 tdw à Zeebrugge.

Toujours d'après la même étude, les décisions prises par le Gouvernement ont pour objet de permettre à Anvers et à Zeebrugge de donner accès aux bâtiments de 125.000 tdw à la fin des années 1970. A cette fin, les travaux suivants ont été décidés :

- approfondissement des passes maritimes;
- adaptation de l'Escaut maritime;
- projet du Baalhoek;
- coupure de la passe de Bath.

Pour certains de ces travaux des négociations sont en cours avec les Pays-Bas. Pour d'autres travaux des résultats partiels ont déjà été atteints (par exemple Zeebrugge reçoit déjà des tankers dépassant 70.000 tdw.). Pour le port de Gand il y a lieu de se référer également à ce qui a été dit sous 3° ci-dessus.

D. Voies navigables.

1. Dans le cadre de la loi de 1957 relative à la mise de certaines voies de navigation au gabarit de 1.350 tonnes, une grande partie du réseau des voies navigables visé à ladite loi a été modernisée ces dernières années. Des commissaires ont

Om tot een gemeenschappelijk beleid voor het havenverkeer te komen zou men volgens het Europees Parlement een algemeen plan moeten opstellen dat gegrond zou moeten zijn op de volgende beginselen : non-discriminatie; concurrentie tussen de Europese havens; de haveninkomsten moeten de totale uitgaven van de havens dekken; de havens moeten een voldoende opnamecapaciteit behouden voor het steeds toenemende verkeer; zorgen voor de doorzichtigheid van de toelagen en de afschaffing ervan voorbereiden; samenwerking tussen de havens inzake investeringen; het havengeld moet worden vastgesteld op basis van de kosten; samenwerking op het gebied van de arbeidsvoorwaarden in de havens; oprichting van een permanent comité samengesteld uit verantwoordelijke afgevaardigden van de verschillende havensteden, onder het voorzitterschap van de Europese Commissie; mogelijkheid om de havenwerken te bevorderen in het kader van de regionale politiek; inzake de betrekkingen tussen de havens en hun achterland, gezondmaking van de toestand op het gebied van de transportkosten in het achterland en een beleid voor de expansie van de verkeerswegen die de havens aandoen. Het Europees Parlement heeft bovendien gevraagd dat de Raad, binnen de kortst mogelijke termijn, richtlijnen zou vaststellen voor de zeevaart en dat de Europese Commissie een samenhangend voorstel over het gemeenschappelijk havenbeleid zou indienen.

5. In afwachting van een grondige bespreking van de havenproblemen herinnert uw verslaggever aan een studie van het Planbureau van september 1971 volgens welke de toegankelijkheid van de Belgische zeehavens beperkt blijft tot vaartuigen van :

- 70.000 dwt te Antwerpen;
- 60.000 dwt te Gent;
- 70.000 dwt te Zeebrugge.

Nog steeds volgens dezelfde studie hebben de beslissingen van de Regering ten doel Antwerpen en Zeebrugge tegen het einde van de jaren 1970 toegankelijk te maken voor vaartuigen van 125.000 dwt. Met dat doel werd tot de volgende werken besloten :

- verdieping van de vaargeulen;
- aanpassing van de Zeeschelde;
- Baalhoek-ontwerp;
- doorsteek van de bocht van Bath.

Voor sommige van die werken zijn er besprekingen gaande met Nederland. Voor andere werken werd reeds een gedeeltelijk resultaat bereikt (b.v. Zeebrugge ontvangt reeds tankers van meer dan 70.000 dwt.). Voor de haven van Gent zij eveneens verwezen naar wat gezegd werd onder punt 3 hierboven.

D. Waterwegen.

1. In het kader van de wet van 1957 betreffende de bevaarbaarmaking van waterwegen voor schepen van 1.350 ton werd een groot gedeelte van het net der waterwegen, bedoeld in de voornoemde wet, de jongste jaren

notamment insisté pour que le Gouvernement communique ses intentions en vue de parachever le programme de la mise au gabarit de 1.350 tonnes.

2. Il peut être utile de vous rappeler également que de nouveaux progrès ont été enregistrés dans l'aménagement des liaisons d'intérêt européen :

Amélioration de la liaison Dunkerque-Escaut et de ses prolongements internationaux.

Les travaux complémentaires destinés à augmenter le mouillage de la voie en service Dunkerque-Denain, d'une part, et l'aménagement du bief entre Denain et Valenciennes, d'autre part, ont été poursuivis. Le VI^e Plan de développement économique et social français 1971-1975 prévoit la poursuite des opérations sur l'artère Dunkerque-Valenciennes-frontière, mais entre Valenciennes et la frontière les travaux avanceront lentement. Le raccordement des réseaux navigables français et belge sera prévu au VII^e Plan 1976-1980.

Amélioration de la liaison Escaut-Rhin.

Les travaux pour la liaison Escaut-Rhin se sont déroulés normalement. La construction des écluses de Kreekrak, faisant partie de cette liaison, a été activement poursuivie. L'achèvement de la construction de la liaison Escaut-Rhin est prévue pour 1975.

Amélioration des conditions de navigation sur le Rhin.

L'approfondissement de la section Rüdesheim-Bingen est terminé. Les travaux d'aménagement se poursuivent sur d'autres sections du Rhin. Le goulot de Binger Loch sera supprimé fin 1974.

Liaison Rhin-Main-Danube.

La section entre Erlangen et Nüremberg vient d'être réalisée. Les travaux préparatoires de construction sont en cours pour la partie méridionale du canal de Nüremberg à Regensburg.

L'aménagement de l'Elbe avec liaison de Hambourg au réseau des voies navigables de l'Europe occidentale, y compris le Mittellandkanal.

La construction du canal Elbe-Seiten, d'environ 115 km, se poursuit. L'aménagement du Mittellandkanal au gabarit de 1.350 tonnes se poursuit également. La construction du canal Elbe-Seiten sera terminée fin 1976.

3. Une étude récente des Ministères des Communications et des Travaux publics a rappelé que le plan de modernisation des voies navigables belges repose sur la structure suivante :

- l'axe Nord-Sud Anvers-Bruxelles-Charleroi;
- le circuit latéral Est (canal Albert-Meuse-Sambre) assurant l'interconnexion des bassins industriels et miniers de Charleroi et de Liège et le port d'Anvers;

gemoderniseerd. Sommige commissieleden vroegen onder meer met nadruk dat de Regering haar bedoelingen zou mededelen met het oog op de afwerking van het programma inzake bevaarbaarmaking voor schepen van 1.350 ton.

2. Het kan nuttig zijn ook uw aandacht te vestigen op de nieuwe vooruitgang die werd geboekt bij het aanleggen van de verbindingen van Europees belang :

Verbetering van de verbinding Duinkerken-Schelde en van haar internationale verlengingen.

De aanvullende werken tot vermeerdering van de ankerplaatsen op de waterweg Duinkerken-Denain die in bedrijf is enerzijds, en de aanpassing van het pand tussen Denain en Valenciennes anderzijds, werden voortgezet. Het Franse VI^e Plan voor economische en sociale ontwikkeling 1971-1975 voorziet in de voortzetting van de werken op de verkeersader Duinkerken-Valenciennes-grens, maar tussen Valenciennes en de grens zullen de werken langzaam vorderen. Het VII^e Plan 1976-1980 zal voorzien in de aansluiting van het Franse en het Belgische waterwegennet.

Verbetering van de Schelde-Rijnverbinding.

De werken voor de Schelde-Rijnverbinding zijn normaal verlopen. De bouw van de Kreekrak-sluizen, die van deze verbinding deel uitmaken, werd actief voortgezet. De Schelde-Rijnverbinding zal vermoedelijk tegen 1975 voltooid zijn.

Verbetering van de Rijnvaart.

De verdieping van het vak Rüdesheim-Bingen is beëindigd. De geschiktmakingswerken worden voortgezet op andere vakken van de Rijn. De flessenhals van Binger Loch zal einde 1974 weggewerkt zijn.

Verbinding Rijn-Main-Donau.

Het vak tussen Erlangen en Nürnberg werd pas voltooid. De voorbereidende werkzaamheden zijn aan de gang voor het zuidelijk gedeelte van het kanaal van Nürnberg naar Regensburg.

De geschiktmaking van de Elbe met aansluiting van Hambourg op het Westeuropees waterwegennet, met inbegrip van het Mittellandkanaal.

De aanleg van het kanaal Elbe-Seiten, ongeveer 115 km lang, wordt voortgezet. De bevaarbaarmaking van het Mittellandkanaal voor schepen van 1.350 ton wordt eveneens voortgezet. Het kanaal Elbe-Seiten zal einde 1976 klaar zijn.

3. Een recente studie van de ministeries van verkeerswezen en openbare werken heeft in herinnering gebracht dat het moderniseringsplan van de Belgische waterwegen berust op de volgende structuur :

- de as Noord-Zuid Antwerpen-Brussel-Charleroi;
- het oostelijk lateraal circuit (Albertkanaal-Maas-Samber) dat de industrie- en steenkoolbekkens van Charleroi en Luik verbindt met de haven van Antwerpen;

— le circuit latéral Ouest (canal du Centre, canal Nimy-Péronnes, Haut Escaut de Gand à la frontière française et le canal circulaire de Gand); à ce circuit s'ajoute la liaison entre les ports de mer belges Ostende-Zeebrugge-Gand-Anvers.

La situation actuelle en ce qui concerne la réalisation des travaux de modernisation est la suivante :

— Axe Nord-Sud :

Sur le canal Bruxelles-Charleroi, le 1^{er} avril 1968 fut mis en service le tronçon Seneffe-Clabecq (y compris le plan incliné de Ronquières) permettant le passage de bateaux de 1.350 tonnes; la modernisation du tronçon Bruxelles-Clabecq est prévue pour les prochaines années; elle comporte également l'aménagement de la traversée de l'agglomération bruxelloise (travaux à combiner avec des travaux d'aménagement des routes et du métro); par ailleurs, le canal maritime Willebroek-Bruxelles est en voie de modernisation dans le but non seulement de faciliter l'accès des navires de mer au port de Bruxelles, mais également pour permettre aux convois poussés de 9000 tonnes d'atteindre Bruxelles.

— Circuit latéral Est :

Depuis 1969, la Sambre est accessible entre Namur et Monceau aux bateaux de 1.350 tonnes; la Meuse a un gabarit de 2.000 tonnes jusqu'à Hermalle-sous-Huy, de 1350 tonnes jusqu'à Namur et de 1.350 tonnes également mais avec enfoncement réduit à 2,20 m jusqu'à Givet; les travaux devant permettre le passage de convois poussés de 9.000 tonnes sont en cours sur le canal Albert.

— Circuit latéral Ouest :

Le canal circulaire de Gand est en service depuis 1969; l'aménagement du Haut-Escaut est en cours; il est pratiquement achevé pour la moitié de la distance; la modernisation de la Lys (mise au gabarit de 1.350 tonnes) a débuté par la construction de l'écluse de Vyve-Saint-Eloi; le canal Gand-Bruges sera mis au gabarit de 2.000 tonnes (travaux en cours); les travaux du canal Nimy-Blaton sont achevés depuis octobre 1964 (1.350 tonnes); les travaux sont en cours sur le canal du Centre: la nouvelle écluse d'Obourg a été mise en service en 1970; la construction de l'écluse de Havré est entamée.

La longueur des voies navigables belges au 31 décembre 1970 est indiquée au tableau suivant :

<i>Classes</i>	<i>Longueur en km</i>
Classe 0 (jusqu'à 300 t)	10
Classe I (300 t)	581
Classe II (600 t)	347
Classe III (1.000 t)	—
Classe IV (1.350 t)	242
Classe V (2.000 t)	237
Classe VI (plus de 2.000 t)	116
	1.533

Fin 1970, au total 595 km de voies furent accessibles aux bateaux de 1.350 tonnes. Par rapport à 1947 (389 km) et 1965 (467 km), des progrès ont été réalisés. Toujours d'après l'étude récente des Ministères des Communications et des

— het westelijk lateraal circuit (Centrumkanaal, kanaal Nimy-Péronnes, Bovenschelde van Gent tot aan de Franse grens en de Ringvaart om Gent); bij dit circuit is de verbinding tussen de Belgische zeehavens Oostende-Zeebrugge-Gent-Antwerpen te voegen.

Voor de verwezenlijking van de moderniseringswerken ziet de toestand er thans uit als volgt :

— As Noord-Zuid :

Het vak Seneffe-Clabecq van het kanaal Brussel-Charleroi (met inbegrip van het hellend vlak van Ronquières), dat de doorvaart van schepen van 1.350 ton mogelijk maakt, werd op 1 april 1968 in gebruik genomen; het vak Brussel-Klabbeek zal in de eerstvolgende jaren gemoderniseerd worden; daarbij zal ook het vak in de Brusselse agglomeratie betrokken worden (te combineren met de aanleg van het wegnnet en de metro); verder wordt eveneens gewerkt aan de modernisering van het zeekanaal Willebroek-Brussel, niet alleen om de haven van Brussel beter toegankelijk te maken voor zeeschepen, maar ook om te bereiken dat duwconvoien van 9.000 ton Brussel kunnen aandoen.

— Oostelijk lateraal circuit :

Sedert 1969 is de Samber tussen Namen en Monceau toegankelijk voor schepen van 1.350 ton; de Maas is bevaarbaar voor schepen van 2.000 ton tot Hermalle-sous-Huy, voor schepen van 1.350 ton tot Namen en eveneens voor schepen van 1.350 ton tot Givet, maar dan beperkt tot een diepgang van 2,20 m; op het Albertkanaal zijn werken in uitvoering om de doorvaart van duwconvoien van 9.000 ton mogelijk te maken.

— Westelijk lateraal circuit :

De ringvaart om Gent is sinds 1969 in gebruik; de geschiktmaking van de Bovenschelde is in uitvoering; zij is praktisch ten einde voor de helft van het traject; de modernisering van de Leie (bavaarbaarmaking voor schepen van 1.350 ton) is aangevat met de bouw van de sluis te Sint-Eloois-Vijve; het kanaal Gent-Brugge zal bevaarbaar gemaakt worden voor schepen van 2.000 ton (werk in uitvoering); de werken aan het kanaal Nimy-Blaton zijn sedert oktober 1964 klaar (1.350 ton); de werken op het Centrumkanaal zijn in uitvoering: de nieuwe sluis van Obourg is in 1970 in gebruik genomen; de bouw van de sluis van Havré is aangevangen.

De lengte van de Belgische waterwegen op 31 december 1970 is aangegeven in de onderstaande tabel :

<i>Klassen</i>	<i>Lengte in km</i>
Klasse 0 (tot 300 t)	10
Klasse I (300 t)	581
Klasse II (600 t)	347
Klasse III (1.000 t)	—
Klasse IV (1.350 t)	242
Klasse V (2.000 t)	237
Klasse VI (meer dan 2.000 t)	116
	1.533

Eind 1970 waren in het totaal 595 km waterwegen bevaarbaar voor schepen van 1.350 ton. Ten opzichte van 1947 (389 km) en 1965 (467 km) is vooruitgang geboekt. Volgens de recente studie van de Ministeries van Verkeerswezen en

Travaux publics, il est évident que, compte tenu de l'importance du trafic international, la Belgique ne pourra tirer un profit maximum des investissements considérables consentis pour améliorer le réseau belge que le jour où ce réseau sera relié complètement au réseau international.

4. A un membre qui se plaignait que Charleroi est mal relié au port d'Anvers pour les 1.350 tonnes, et ne l'est pas encore vers le port de Gand, il est répondu que l'axe Charleroi-Bruxelles-Anvers, tout en étant accessible aux bateaux de 1.350 tonnes, présente effectivement un problème dans la traversée de Bruxelles. Certains ponts y ont un tirant d'air insuffisant pour les bateaux naviguant à vide. Le problème de l'amélioration de la traversée de Bruxelles est lié à des problèmes routiers, d'établissement de lignes de métro et d'urbanisme. La question est à l'étude dans ce contexte général en liaison avec celles précitées. En ce qui concerne la liaison vers Gand, il importe d'une part, d'activer les travaux de normalisation de l'Escaut à l'amont de Gand, et, d'autre part, de réaliser les travaux au canal du Centre par ouvrages de grande chute, pour permettre la navigation à 1.350 tonnes.

Sur l'Escaut les travaux à réaliser à cette fin sont importants. L'objectif est de les activer au maximum.

En ce qui concerne le canal du Centre, la reconnaissance du terrain au droit des futurs ouvrages à grande chute est très avancée. L'étude technique de tels ouvrages exige un délai relativement important.

5. Revenant au planning en vue de parachever le programme de la mise au gabarit de 1.350 tonnes, le Ministre a rappelé que la loi des 1.350 tonnes prévoit l'exécution pendant une période de 10 ans allant de 1957 à 1966 d'un programme de modernisation rendant possible la navigation à 1.350 tonnes sur les voies navigables suivantes :

- le canal de Charleroi à Bruxelles, ainsi que la branche principale de Seneffe à la Louvière;
- la Sambre entre Monceau-sur-Sambre et Namur;
- le canal Nimy-Blaton-Péronnes;
- la Meuse entre Liège et la frontière française;
- le canal circulaire autour de Gand;
- le Haut-Escaut;
- le canal du Centre.

Ce programme est réalisé en ce qui concerne les cinq premiers points, sous réserve que pour le canal Charleroi-Bruxelles, la traversée de Bruxelles reste à améliorer, notamment en ce qui concerne le tirant d'air de certains ponts, et que sur la Meuse en amont de Namur la navigation des bateaux de 1.350 tonnes s'effectue à l'enfoncement réduit de 2m20 (enfoncement normal 2m50).

En ce qui concerne le Haut-Escaut, les travaux nécessaires sont en cours, et déjà réalisés en grande partie.

Openbare Werken ligt het ook voor de hand dat België, rekening houdend met de omvang van het internationaal verkeer, uit de aanzienlijke investeringen ter verbetering van het Belgische net niet eerder een maximum voordeel zal kunnen halen dan wanneer dit net volkomen met het internationaal net zal verbonden zijn.

4. Een commissielid klaagde dat Charleroi slecht verbonden is met de haven van Antwerpen voor de schepen van 1.350 ton, en nog niet verbonden is met de haven van Gent. Hem is geantwoord dat de as Charleroi-Brussel-Antwerpen, ofschoon bevaarbaar voor schepen van 1.350 ton, inderdaad een probleem oplevert bij de doorvaart van Brussel. Sommige bruggen hebben er een onvoldoende doorvaarthoogte voor de schepen die leeg varen. Het probleem van de verbetering van de doorvaart van Brussel hangt samen met de problemen inzake wegen, aanleg van metrolijnen en stedenbouw. Deze kwestie is in studie in dit algemenere verband. Met betrekking tot de verbinding naar Gent moet men enerzijds de normaliseringswerken van de Schelde stroomopwaarts Gent bespoedigen en anderzijds de werken in het Centrumkanaal uitvoeren door kunstwerken van groot verval, om de bevaarbaarheid voor schepen van 1.350 ton tot stand te brengen.

Op de Schelde dienen daartoe belangrijke werken te worden uitgevoerd. Doel is ze zoveel als doenlijk is te bespoedigen.

Wat het Centrumkanaal betreft is het onderzoek van de grond, daar waar de toekomstige kunstwerken met groot verval zullen worden aangelegd, ver gevorderd. De technische studie van dergelijke kunstwerken vraagt betrekkelijk veel tijd.

5. De wet der 1.350 ton voorziet de uitvoering gedurende een periode van 10 jaar (van 1957 tot 1966) van een moderniseringsprogramma dat het bevaarbaar maken van de volgende waterwegen voor schepen van 1.350 ton beoogt :

- het kanaal van Charleroi te Brussel, alsook de voornaamste aftakking van Seneffe naar la Louvière;
- de Sambre tussen Monceau-sur-Sambre en Namen;
- het kanaal Nimy-Blaton-Peronnes;
- de Maas tussen Luik en de Franse grens;
- de ringvaart om Gent;
- de Bovenschelde;
- het kanaal van het Centrum.

De vijf eerste punten van dit programma zijn reeds verwezenlijkt, met uitzondering van de doortocht van Brussel van het kanaal Charleroi-Brussel waar verbeteringswerken uitgevoerd moeten worden, o.a. met betrekking tot de vrije hoogte van bepaalde bruggen. Er is nog een andere beperking en wel op de Maas stroomopwaarts Namen, waar de schepen van 1.350 ton slechts 2,20 m diep mogen varen terwijl de normale inzinking 2,50 m bedraagt.

De aanpassingswerken van de Bovenschelde zijn volop aan de gang en reeds grotendeels verwezenlijkt.

Il reste à résoudre la question de la traversée de la ville de Tournai, problème difficile ayant déjà fait l'objet de nombreuses études. Une décision est à prendre à ce sujet dans les plus brefs délais.

Enfin, toujours d'après le Ministre, en ce qui concerne le canal du Centre, il importe de prévoir, pour permettre la navigation à 1.350 tonnes sur tout le parcours de ce canal, des ouvrages à grande chute extrêmement coûteux. Il importe d'examiner si, sur le plan économique, une telle réalisation est opportune.

6. Répondant à une question, le Ministre a déclaré que la construction d'un premier pont à Termonde, sur l'Escaut, est à l'étude et doit en principe être mise en adjudication cette année. Conjointement se réaliseront en 1974 les travaux nécessaires à la mise en service de la nouvelle écluse sur la Dendre, et au comblement du bras de la Dendre désaffectée.

7. Qu'en est-il de la liaison par voie d'eau Mons-France, vers Valenciennes et Dunkerque, et de la liaison vers la France par la Lys qui exige la construction d'une écluse nouvelle à Comines ?

D'après le Ministre, la liaison Mons-France est en bonne voie de réalisation, par la construction des écluses à Hensies et Pommeroeul; ces travaux sont en cours et se poursuivront en 1973 et les années suivantes.

Pour la Lys, l'amélioration implique la construction d'une écluse nouvelle à Comines. Celle-ci n'est pas prévue en 1973, mais le sera selon toute vraisemblance en 1974.

8. Où en est-on pour la modernisation du canal Gand-Bruges-Ostende ?

D'après le Ministre, l'amélioration du canal Gand-Bruges-Ostende se réalise au départ de Gand, car priorité doit être donnée à la section comprise entre Gand et la rencontre du canal de dérivation de la Lys à Schipdonk. Cette priorité s'impose pour améliorer au plus vite les liaisons par voie d'eau entre Gand et la région d'Izegem et Ingelmunster, via la Lys et la dérivation de la Lys.

9. La modernisation de la Lys à Machelen pose le problème du Machelenput.

D'après le Ministre, le Machelenput est à conserver, mais exige bien entendu son aménagement en vue de rendre le site attrayant. Cela suppose bien entendu la collaboration entre la commune et les départements des Travaux publics (plantations, aménagement touristique) et de la Santé publique (épuration des eaux, évacuation des ordures, etc.).

10. Où en est la question de la liaison vers la France par le canal de l'Espierres ?

Tout en restant prévue, la modernisation de ce canal n'est pas prévue dans l'immédiat, mais bien après l'achèvement de la modernisation de l'Escaut.

Het moeilijke probleem van de doortocht van Doornik, dat het voorwerp uitmaakte van talrijke studies, wacht echter nog steeds op een oplossing. Hieromtrent dient zo spoedig mogelijk een beslissing genomen te worden.

Het bevaarbaar maken voor schepen van 1.350 ton van het gehele traject van het kanaal van het Centrum zal de bouw van hoge en kostbare kunstwerken met zich meebrengen. Men dient dus te onderzoeken of een dergelijke realisatie economisch verantwoord is.

6. In antwoord op een vraag heeft de Minister verklaard dat de bouw van de eerste Scheldebrug te Dendermonde in studie is en in principe dit jaar moet aanbesteed worden. Tegelijk zullen in 1974 de werken met het oog op het in dienst stellen van de nieuwe Dendersluis en op het opvullen van de oude Denderarm verwezenlijkt worden.

7. Hoe staat het met de waterweg-verbinding Bergen-Frankrijk, richting Valenciennes en Duinkerke, en met de verbinding met Frankrijk via de Leie waarvoor de bouw van een nieuwe sluis te Komen noodzakelijk is ?

Volgens de Minister is de verwezenlijking van de verbinding Bergen-Frankrijk op de goede weg dank zij het bouwen van de sluizen van Hensies en Pommeroeul; deze werken zijn momenteel op gang en zullen in 1973 en tijdens de volgende jaren voortgezet worden.

Voor het uitvoeren van verbeteringswerken aan de Leie is de bouw van een nieuwe sluis te Komen noodzakelijk. Deze is niet voorzien voor 1973, maar zal naar alle waarschijnlijkheid voor 1974 geprogrammeerd worden.

8. Hoe staat het met de moderniseringswerken aan het kanaal Gent-Brugge-Oostende ?

Volgens de Minister gebeurt de modernisering van het kanaal Gent-Brugge-Oostende vanaf Gent, aangezien voorrang verleend moet worden aan de sectie gelegen tussen Gent en het aansluitpunt met het afleidingskanaal van de Leie te Schipdonk. Deze prioriteit is geboden wegens de noodzakelijkheid de verbinding over water tussen Gent en de streek Izegem-Ingelmunster, via de Leie en het afleidingskanaal van de Leie, zo spoedig mogelijk te verbeteren.

9. De modernisering van de Leie te Machelen doet het probleem van de Machelenput rijzen.

Volgens de Minister moet de Machelenput behouden worden. Hij moet echter ingericht worden om aantrekkelijk te worden. Hiervoor is samenwerking tussen de gemeente en de departementen Openbare Werken (beplantingen, toeristische uitrusting) en Volksgezondheid (waterzuivering, wegnemen van de vuilnis) noodzakelijk.

10. Hoe staat het met de verbinding met Frankrijk over het kanaal van Spiere ?

De modernisering van dit kanaal is weliswaar voorzien, maar de verwezenlijking ervan zal niet in de nabije toekomst gebeuren. De moderniseringswerken aan de Schelde moeten eerst voltooid worden.

11. Un membre insiste pour que s'activent les travaux du canal Kwaadmechelen-Dessel. Peu de chose se fait pour les canaux de Campine.

D'après le Ministre, l'amélioration du canal Kwaadmechelen-Dessel a donné lieu à des difficultés de réalisation dues à la nature du terrain rencontré. C'est la cause du retard mis à son achèvement.

Le montant des crédits dont dispose actuellement l'administration des voies hydrauliques l'oblige à limiter ses objectifs de modernisation des voies d'eau, en vue surtout d'achever les modernisations en cours avant d'en entamer d'autres. En Campine, la mise au gabarit de 9.000 tonnes du canal Albert, est prioritaire. Les autres canaux de la région ne pourront s'améliorer qu'ensuite.

12. Qu'advient-il de l'amélioration de la liaison Meuse-France. La liaison vers l'Escaut d'une part, vers Liège, d'autre part, du canal Albert mis à 9.000 tonnes présente des difficultés. Par ailleurs, des ponts existant sur le canal Albert forment autant de points retrécis qui porteraient atteinte à la rentabilité de la navigation à 9.000 tonnes, obligée de s'effectuer à sa vitesse réduite.

Où en sont les travaux entre Monsin et Lanaye ?

Dans sa réponse, le Ministre a signalé que, sur le territoire belge, la navigation sur la Meuse se fait à 1.350 tonnes, à enfoncement réduit de 2m20, en amont de Namur et jusque Givet. En amont de Givet, une telle navigation exige une modernisation complète de la Meuse française, que la France n'envisage pas dans un avenir rapproché.

La liaison du canal Albert au port d'Anvers pour convois de 9.000 tonnes sera réalisé via le canal Oelegem-Zandvliet, relié au port dans sa zone nord. De là, les convois peuvent rejoindre l'Escaut. La liaison vers Liège est possible jusqu'au Nord de la ville. Un port d'éclatement est prévu, seuls des convois de 4.500 tonnes pouvant remonter la Meuse à la traversée de Liège. A cette fin, une étude est en cours concernant les possibilités de navigation au droit du Pont des Arches, à Liège.

Les travaux de modernisation du canal Albert entre Monsin et Lanaye sont en cours et se poursuivent dans le cadre du programme général de mise à 9.000 tonnes du canal Albert.

Deux entreprises sont en exécution; deux autres sont à mettre en adjudication en 1973.

E. Bâtiments.

1. Votre rapporteur vous rappelle que, d'après la loi du 1^{er} avril 1971 portant création d'une Régie des Bâtiments, la Régie est notamment chargée de mettre à la disposition

11. Een lid dringt aan op bespoediging van de werken aan het kanaal Kwaadmechelen-Dessel. Er wordt weinig gedaan voor de kanalen in de Kempen.

Volgens de Minister heeft men tijdens de verbeteringswerken aan het kanaal Kwaadmechelen-Dessel moeilijkheden ondervonden i.v.m. de aard van de grond. Deze moeilijkheden zijn de oorzaak van de opgelopen vertraging.

De kredieten waarover het Bestuur der Waterwegen op dit ogenblik beschikt, verplichten dit bestuur zijn moderniseringsprogramma inzake waterwegen te beperken, ten einde de reeds in uitvoering zijnde moderniseringswerken te kunnen beëindigen alvorens nieuwe aan te vangen. Prioritair voor de Kempen is het bevaarbaar maken van het Albertkanaal voor schepen van 9.000 ton. De andere kanalen uit die streek zullen pas later voor verbetering in aanmerking kunnen komen.

12. Hoever staat het met de verbetering van de verbinding Maas-Frankrijk ? De verbinding van het voor 9.000 tonners bevaarbaar gemaakte Albertkanaal met de Schelde enerzijds en met Luik anderzijds, gaat met moeilijkheden gepaard. De bestaande bruggen over het Albertkanaal zijn even zovele nauwe doorgangen die de rendabiliteit van de scheepvaart voor schepen tot 9.000 ton zou kunnen aantasten, aangezien dit slechts met beperkte snelheid zou kunnen gebeuren.

Hoe ver zijn de werken tussen Monsin en Lanaye gevorderd ?

In zijn antwoord wees de Minister erop dat op Belgisch grondgebied de Maas bevaarbaar is voor schepen tot 1.350 ton. De inzinking is beperkt tot 2,20 m stroomopwaarts Namen tot Givet. Het bevaarbaar maken voor schepen tot 1.350 ton stroomopwaarts Givet zou een grondige modernisering van de Maas op Frans grondgebied vereisen. Frankrijk is niet van plan deze werken in de nabije toekomst uit te voeren.

De verbinding van het Albertkanaal met de haven van Antwerpen voor konvooien van 9.000 ton zal via het kanaal Oelegem-Zandvliet, dat met het noordelijk deel van de haven verbonden is, verwezenlijkt worden. Van daaruit kunnen de konvooien dan de Schelde bereiken. De verbinding met Luik is mogelijk tot aan het noorden van de stad. Een splitsingshaven is voorzien, aangezien enkel konvooien tot 4.500 ton de Maas in de doortocht van Luik kunnen opvaren. Te dien einde bestudeert men de mogelijkheden voor de scheepvaart ter hoogte van de Pont des Arches te Luik.

De moderniseringswerken aan het Albertkanaal tussen Monsin en Ternaaien zijn in uitvoering en worden in het kader van het algemeen programma met het oog op het bevaarbaar maken van het Albertkanaal voor schepen van 9.000 ton, voortgezet.

Twee aangenomen werken zijn momenteel in uitvoering; twee andere werken moeten in 1973 aanbesteed worden.

E. Gebouwen.

1. Uw verslaggever wijst erop dat, volgens de wet van 1 april 1971 houdende oprichting van een Regie der Gebouwen, deze Regie met name belast is met de zorg de terreinen,

de l'Etat les terrains, bâtiments et leurs dépendances nécessaires aux services de l'Etat, aux services publics gérés par lui ainsi qu'au logement de certaines catégories du personnel rétribué par l'Etat, à l'exclusion des immeubles destinés à l'enseignement ou au logement du personnel enseignant, dépendant des Ministres de l'Education nationale.

2. Votre Commission a constaté que la loi du 1^{er} avril 1971 n'est pas encore intégralement appliquée, et des commissaires ont insisté pour qu'elle le soit dans les délais les plus brefs, ceci notamment afin de faciliter la construction de centres administratifs et d'autres bâtiments (voir également annexe n° 8, point 6).

F. Urbanisme et aménagement du territoire.

1. Le 31 octobre 1972 le Ministre des Travaux publics de l'époque déclarait à la Chambre que le rapport sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire pour l'année 1972 serait déposé pendant le premier trimestre de 1973. En raison de la crise gouvernementale, ce dépôt n'a pas encore été effectué. En attendant ce dépôt, vous trouverez ci-dessous quelques précisions concernant l'urbanisme et l'aménagement du territoire.

2. D'après M. le Secrétaire d'Etat Dubois, la construction en ruban le long des routes est dangereuse pour la sécurité. Le long des routes à grande densité de trafic, le long des voiries, il ne faudrait pas permettre la construction. Celles-ci devraient se réaliser au sein de lotissements bien conçus où il y aura non seulement les logements mais aussi les commerces et les équipements socio-collectifs.

M. le Secrétaire d'Etat Dubois note d'ailleurs au passage que la construction disséminée ou en ruban le long des grandes routes entraîne des frais d'équipement et de gestion des services publics plus importants que ceux qui seront consentis pour un lotissement bien conçu.

En un mot, toujours d'après M. le Secrétaire d'Etat Dubois, le laisser-faire du XIX^e siècle a engendré sur le sol une implantation anarchique des activités humaines et une mauvaise qualité de vie pour les citoyens.

D'autre part, M. le Secrétaire d'Etat Dubois a souligné que si le plan de secteur est bien conçu, il favorisera la fusion des communes dans de bonnes conditions du point de vue de leur développement. A cet égard, il ne faut pas confondre le plan de secteur qui indique pour une région une volonté de développement qui s'inscrit sur le sol, avec des plans généraux ou particuliers d'aménagement qui intéressent une ville ou une commune.

3. Les problèmes relatifs aux lignes T.G.V., relèvent surtout de la compétence du Ministre des Communications. Renseignements pris par M. le Secrétaire d'Etat Dubois audit Département, il apparaît que le projet initial visait à relier Paris, Londres et Bruxelles. Depuis un certain temps on envisage une extension de Bruxelles vers les Pays-Bas et l'Allemagne.

gebouwen en aanhorigheden ervan, die noodzakelijk zijn voor de diensten van de Staat en voor de door de Staat beheerde openbare diensten, alsmede voor de huisvesting van sommige categorieën van het door de Staat bezoldigd personeel, met uitsluiting van de gebouwen bestemd voor het onderwijs of voor de huisvesting van het onderwijzend personeel dat onder de Ministers van Nationale Opvoeding ressorteert, ter beschikking van de Staat te stellen.

2. Uw Commissie heeft vastgesteld dat de wet van 1 april 1971 nog niet geheel is toegepast en commissieleden vroegen met aandrang dat dit zo snel mogelijk zou geschieden, o.m. om de bouw van administratieve centra en andere gebouwen te vergemakkelijken (zie ook bijlage 8, punt 6).

F. Stedebouw en Ruimtelijke Ordening.

1. Op 31 oktober 1972 verklaarde de toenmalige Minister van Openbare Werken in de Kamer dat het verslag over de stedebouw en de ruimtelijke ordening voor 1972 tijdens het eerste kwartaal van 1973 zou worden ingediend. Wegens de regeringsschizis is dat nog niet gebeurd. In afwachting gelieve u hieronder omtrent de stedebouw en de ruimtelijke ordening enkele nadere gegevens te vinden.

2. Volgens Staatssecretaris Dubois is de lintbebouwing gevaarlijk voor de veiligheid. Langs druk bereden wegen, langs de verkeerswegen in het algemeen, zou bouwen niet toegelaten mogen worden. Dit zou moeten gebeuren binnen goed ontworpen verkavelingen, waar niet alleen woningen maar ook handelshuizen en sociale voorzieningen voor de gemeenschap zouden komen.

Terloops wijst Staatssecretaris Dubois erop dat de uitrustings- en beheerskosten voor de openbare diensten bij verspreide bebouwing of bij lintbebouwing langs grote wegen, hoger liggen dan bij een goede verkaveling.

Kortom, het « laisser faire » van de 19^e eeuw heeft, volgens Staatssecretaris Dubois, een ordeloze vestiging van menselijke activiteiten veroorzaakt en de kwaliteit van het leven voor de burgers verslecht.

Staatssecretaris Dubois heeft er bovendien op gewezen dat een goed doordacht gewestplan bevorderlijk zal zijn voor de fusie van gemeenten, op een wijze die hun ontwikkeling ten goede zal komen. In dit verband mag een gewestplan, dat een in de bodem uitgedrukte wil tot ontwikkeling van een gewest aangeeft, niet verward worden met algemene of bijzondere plannen van aanleg voor een stad of een gemeente.

3. Voor de problemen inzake de Z.G.S.-spoorlijnen is vooral de Minister van Verkeerswezen bevoegd. Volgens inlichtingen, door Staatssecretaris Dubois op dat departement ingewonnen, had het oorspronkelijk ontwerp ten doel Parijs, Londen en Brussel te verbinden. Sinds enige tijd wordt overwogen de bestaande lijnen van Brussel naar Nederland en Duitsland uit te breiden.

Il est vraisemblable que la liaison Bruxelles-Ruhr traversera la Meuse entre Liège et Visé où un arrêt sera prévu, lequel desservirait la région Liégeoise et le Limbourg hollandais.

Si une liaison Amsterdam-Suisse s'effectue, il y aura, d'après M. le Secrétaire d'Etat Dubois, intérêt à raccrocher celle-ci à la liaison Bruxelles-Ruhr. Néanmoins on en est toujours à l'état des avant-projets. Il est bien certain que le Ministre des Affaires bruxelloises et les Secrétaires d'Etat devront marquer leur accord sur les tracés qui seront proposés par le Ministre des Communications.

Il convient de signaler que ceux-ci doivent tenir compte d'impératifs techniques particuliers en ce qui concerne les pentes, les rampes, les rayons de courbure. En outre, pour des raisons économiques, il faudra tenter d'adapter les tracés les plus tendus possibles compte tenu des conditions techniques à respecter. Enfin, il est bien entendu que ces tracés devront aussi être conçus afin de préserver le plus possible les sites naturels. C'est dans ce domaine que les responsables de l'aménagement du territoire auront à intervenir.

4. Un membre aimerait savoir quand seront arrêtés les plans de secteur.

A l'occasion de cette question, le Secrétaire d'Etat M. Vandewiele a fourni les renseignements suivants :

« Le principe de l'établissement des plans de secteur soulève toute une série de questions d'ordre général, telles que leur présentation, l'impression, etc.; il convient en effet que ces plans soient dressés de façon uniforme sur toute l'étendue du territoire belge. Et pour qu'il en soit bien ainsi, des réunions de contact ont d'ores et déjà lieu entre les cabinets intéressés.

» D'une manière générale, il a été décidé que les plans de secteur dont l'élaboration est le plus avancée soient approuvés au plus tôt par arrêté ministériel.

» En ce qui concerne la Flandre, j'estime qu'à titre de première expérience, il conviendrait d'approuver un seul plan de secteur par province vers la fin de 1973 ou au début de 1974.

» Cette approbation se fera par un arrêté ministériel qui restera applicable pendant trois ans au maximum. C'est au cours de cette période que sera introduite la procédure d'approbation officielle par arrêté royal.

» A titre d'exemple, j'indiquerai ici le cours ultérieur de la procédure d'approbation des plans pour les trois secteurs côtiers de Furnes (ouest), Ostende (centre) et Bruges (est), auxquels je tiens à accorder une priorité en raison des problèmes urgents qui se posent au littoral. Pour les plans relatifs aux autres secteurs on s'inspirera de l'exemple des secteurs précités et de l'expérience que l'on y aura acquise.

» Au stade initial, le plan de secteur est établi sous forme de minute sur plan orthophotographique, compte tenu des prescriptions planologiques générales et de la légende approuvée par l'arrêté royal du 28 décembre 1972.

Waarschijnlijk zal de lijn Brussel-Ruhr de Maas overschrijden tussen Luik en Wezet, waar een halte zal komen voor de verbinding met het Luikse en Nederlands Limburg.

Als de verbinding Amsterdam-Zwitserland er komt, zou het, volgens Staatssecretaris Dubois, van belang zijn deze te doen aansluiten op de lijn Brussel-Ruhr. De zaak is echter nog altijd in het stadium van de voor-ontwerpen. Het is duidelijk dat de Minister voor Brusselse aangelegenheden en de Staatssecretarissen hun instemming moeten betuigen met de tracés die door de Minister van Verkeerswezen zullen worden voorgesteld.

Er zij op gewezen dat deze tracés rekening moeten houden met de bijzondere technische eisen voor wat betreft de helingen en de bochten. Bovendien moet men om economische redenen en met inachtneming van de technische eisen, de tracés zo rechtlijnig mogelijk maken. Ten slotte is het duidelijk dat deze tracés zodanig moeten worden opgevat dat zij het landschap zoveel mogelijk sparen. Hier zullen de verantwoordelijken voor de ruimtelijke ordening moeten optreden.

4. Een lid heeft gevraagd naar het tijdschema inzake de afhandeling der gewestplannen.

Naar aanleiding van deze vraag heeft Staatssecretaris Vandewiele volgende informatie verstrekt :

« Het principe van de vaststelling der gewestplannen stelt een reeks kwesties van algemene aard, zoals de voorstellingswijze, het drukken, enz.; het is namelijk aangewezen dat de afhandeling der gewestplannen gelijklopend zou zijn over het gehele Belgische grondgebied. Om deze operatie gelijklopend te doen geschieden, hebben contactvergaderingen plaats tussen de betrokken kabinetten.

» Als algemene optiek werd gesteld dat de gewestplannen die inzake uitwerking het verst gevorderd zijn, ten spoedigste zouden worden vastgelegd bij Ministerieel besluit.

» Wat Vlaanderen aangaat, meen ik dat het goed is, als eerste proef, per provincie één gewestplan te bekrachtigen in de periode einde 1973, begin 1974.

» De bekrachtiging gebeurt bij ministerieel besluit, dat maximaal 3 jaar geldig zal blijven. Binnen deze periode zal de officiële goedkeuringsprocedure bij koninklijk besluit worden ingeleid.

» Bij wijze van voorbeeld geef ik hier het verloop van de verdere afhandeling van de vastleggingsprocedure voor de drie kustgewesten Veurne-Westkust, Oostende-Middenkust en Brugge-Oostkust - gewesten welke ik prioriteit wens te geven omwille van de dringende problemen die zich stellen aan de kust. De afhandeling van de overige gewesten zal zich spiegelen aan het voorbeeld en de ervaring van deze eerste gewesten.

» Vooreerst wordt het gewestplan getekend in minutevorm op orthofotoplan hierbij rekening gehouden met de algemene planologische voorschriften en de legende welke werd goedgekeurd bij koninklijk besluit van 28 december 1972.

» C'est déjà chose faite pour Furnes (secteur occidental de la côte) et Ostende (secteur central), et les plans concernant Bruges (secteur oriental) seront probablement achevés pour la fin du mois d'avril.

» Etant donné que la deuxième consultation a déjà eu lieu depuis longtemps pour la plupart des plans de secteur, il serait difficile d'arrêter les plans dès à présent sans que les instances intéressées aient au moins été informées au préalable du plan qui va être approuvé. C'est pour cette raison qu'au cours des mois de mai et juin 1973, une action d'information sera organisée à l'intention de toutes les communes et autorités publiques concernées (commission consultative régionale, comité consultatif du secteur).

» A la suite de cette action d'information, il pourra éventuellement apparaître que les plans de secteur nécessitent encore certaines adaptations çà et là; aussi ses résultats seront-ils étudiés et les plans seront-ils adaptés en conséquence pendant les mois de juillet, août et septembre.

» Les plans de secteur pourront alors être approuvés en octobre sur base de cartes tracées à la main (sur orthophotographies).

» Il en sera déposé un exemplaire à la Direction provinciale de l'Urbanisme à Bruges, au Commissariat du littoral, aux services provinciaux (Gouvernement provincial), à l'Administration centrale de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire (service de la politique générale), au Secrétariat d'Etat et au secrétariat de la commission consultative régionale.

» Immédiatement après commencera la préparation des documents dont il faudra disposer en vue d'une large diffusion des plans de secteur approuvés. L'on peut escompter que les clichés nécessaires seront prêts vers la fin de février 1974, de sorte que les documents imprimés seront sans doute disponibles pour la fin de mars 1974.

Il serait difficile de dire dès à présent comment ces plans de secteur évolueront ultérieurement, le Secrétaire d'Etat disposant d'un délai de trois ans pour introduire la procédure d'approbation, ainsi qu'il est prévu aux articles 9 et 12 de la loi; normalement, cette procédure d'approbation officielle pourra être introduite en septembre 1974.

» Quant aux autres plans de secteur, j'envisage d'en approuver un seul par province à peu près dans le même délai, si bien que, vers janvier ou février 1974, quelque sept plans de secteur auront pu être approuvés par arrêté ministériel.

» Lorsque l'on aura acquis une certaine expérience de ces premiers plans approuvés par arrêté ministériel, j'envisage d'établir les autres plans de secteur suivant le même schéma dans le courant de l'année 1974, exception faite pour les secteurs où se poseraient des problèmes particuliers ou dans lesquels il s'avérerait nécessaire de procéder à une confrontation plus poussée avec d'autres plans analogues qui ne relèvent pas de notre compétence (secteurs frontaliers). »

» Dit is reeds gebeurd voor Veurne-Westkust en Oostende-Middenkust, terwijl de plannen voor Brugge-Oostkust verwacht worden einde van de maand april.

» Aangezien de tweede consultatie voor de meeste gewestplannen al sinds geruime tijd heeft plaats gehad, kunnen bezwaarlijk nu de plannen vastgelegd worden zonder dat vooraf de betrokken instanties tenminste geïnformeerd zijn over het plan dat zal bekrachtigd worden, Vandaar dat in de maanden mei en juni 1973 een informatie zal doorgaan voor al de betrokken gemeenten en overheidsinstanties (regionale commissie van advies, gewestelijk advies-comité).

» Eventueel zal uit deze informatie-ronde blijken dat de gewestplannen hier en daar nog dienen bijgewerkt; gedurende de maanden juli, augustus en september zal dan ook de informatie verwerkt worden en de plannen aangepast.

» In de maand oktober kunnen dan de gewestplannen worden goedgekeurd op basis van met de hand getekende kaarten (op orthofoto's).

» Een exemplaar zal worden neergelegd in de provinciale directie van de stedenbouw te Brugge, één in het commissariaat voor de kust, één bij de provinciale diensten (provinciaal gouvernement), één op het hoofdbestuur van de stedenbouw en de ruimtelijke ordening (dienst van het algemeen beleid), één op het Staatssecretariaat en één bij het secretariaat van de regionale commissie van advies.

» Onmiddellijk daarna wordt dan begonnen met het klaar maken van de nodige documenten voor het verspreiden op grote schaal van de goedgekeurde gewestplannen. Er mag geraamd worden dat de nodige cliché's zullen klaar komen omstreeks einde februari 1974, zodanig dat de gedrukte documenten mogen verwacht worden tegen einde maart 1974.

» Het is moeilijk vooruit te lopen op het verder verloop van deze gewestplannen, aangezien de Staatssecretaris beschikt over een termijn van drie jaar om de goedkeuringsprocedure in te leiden, zoals voorzien in artikelen 9 en 12 van de wet; normaal zal deze officiële goedkeuringsprocedure kunnen ingeleid worden in september 1974.

» Wat nu de overige gewestplannen betreft, overweeg ik per provincie één gewestplan goed te keuren in omzeggens dezelfde periode, zodanig dat omstreeks januari 1974 - februari 1974 een zevental gewestplannen kunnen goedgekeurd zijn bij ministerieel besluit.

» Nadat men enige ervaring heeft opgedaan met deze eerste bij ministerieel besluit goedgekeurde gewestplannen, overweeg ik de overige gewestplannen eveneens volgens hetzelfde schema vast te leggen in de loop van 1974, behoudens deze gewesten waar zich speciale problemen zouden stellen of waar een verdere confrontatie met andere soortgelijke plannen, die niet onder onze bevoegdheid vallen (grensgewesten) nodig zou blijken. »

5. Le prédécesseur de l'actuel Ministre des Travaux publics avait laissé entendre qu'un large débat sur la politique foncière aurait lieu en Commission du Sénat. Nous avons pris connaissance de ses conceptions par la voie de conférences et de déclarations à la presse, mais voilà plus d'un an que les membres de la Commission du Sénat attendent ce débat sur divers aspects de la politique foncière. Certains commissaires aimeraient connaître les intentions du Gouvernement actuel en la matière.

Dans sa réponse, le Secrétaire d'Etat M. Vandewiele s'est référé à la déclaration gouvernementale, où il est dit que, par l'élaboration d'une politique foncière, des mesures seront prises en vue d'enrayer la spéculation sur les prix des terrains. Afin d'éviter toute discussion dans le vide, le Gouvernement considère qu'il est préférable d'attendre qu'il ait formulé les mesures concrètes à prendre. Ce n'est qu'alors, estime-t-il, que la poursuite ou la reprise des débats parlementaires sur la politique foncière aura tout son sens.

6. De quelle manière le Gouvernement croit-il pouvoir éviter des options contradictoires et des rivalités entre les pouvoirs subordonnés, les sociétés immobilières privées, les entreprises de construction et les sociétés d'habitations sociales ? Un membre considère comme indispensable d'arrêter à l'échelon national, des options politiques laissant suffisamment de place aux initiatives régionales dans le cadre du plan économique et des critères nationaux. L'exercice du droit d'initiative ne doit toutefois pas provoquer la dispersion et l'inefficacité. Comment procédera-t-on ?

Le Gouvernement estime qu'il serait prématuré d'élaborer dès à présent les mesures concrètes qui seront nécessaires pour éviter des options contradictoires et des rivalités.

Cela ne pourra se faire d'une manière rationnelle qu'après adoption de la législation relative à la régionalisation prévue par l'article 107^{quater} de la Constitution.

7. Un membre est d'avis qu'il ne pourra être question de rénovation urbaine, de conservation de la nature ni de lutte contre la spéculation foncière si l'on ne tient pas compte des plans régionaux et de secteur. Les informations fournies à l'opinion publique, et même aux administrations communales, laissent parfois à désirer. Il y a là une tâche de coordination tout indiquée pour les Secrétaires d'Etat, principalement en ce qui regarde les directions provinciales de l'Urbanisme, les autorités provinciales, les administrations communales et les nombreuses administrations publiques concernées. Quelles mesures envisage-t-on de prendre à court terme dans ce domaine ?

Pour ce qui concerne les informations à fournir au sujet des plans régionaux et de secteur, le Gouvernement répond qu'il est indéniable que des efforts ont été accomplis. Dès le stade de l'établissement des plans structuraux au 1/50.000^e, les personnes chargées de leur élaboration ont consulté notamment les administrations communales. Ces contacts d'information ont été régulièrement renouvelés, verbalement

5. Door de vorige Minister van Openbare Werken werd een ruim debat in het vooruitzicht gesteld in de Senaatscommissie over het grondbeleid. Wij hebben de opvattingen van de vorige Minister leren kennen langs de weg van conferenties en verklaringen aan de pers, maar van een debat over diverse aspecten van het grondbeleid bleven de leden van de Senaatscommissie nu sinds meer dan één jaar verstoken. Graag vernamen leden de inzichten van de huidige Regering in dit verband.

In zijn antwoord verwees Staatssecretaris Vandewiele naar de regeringsverklaring waarin werd aangestipt dat er, door het uitwerken van een grondbeleid, maatregelen zullen genomen worden om de grondspeculatie tegen te gaan. Om te voorkomen dat men gaat discussiëren in het ijl, meent de Regering dat het verkieslijk is te wachten totdat de Regering meer concreet de te treffen maatregelen heeft geformuleerd. Dan pas vindt de Regering het zinvol, de parlementaire debatten over het grondbeleid voort te zetten of te hervatten.

6. Op welke wijze denkt de Regering te kunnen vermijden dat tegenstrijdige opties en concurrentie zou optreden tussen de ondergeschikte besturen, de privé-maatschappijen voor immobiliën, de bouwmaatschappijen en de sociale huisvestingsmaatschappijen ? Volgens een lid dringen nationale beleidskeuzen zich op, die binnen het kader van het economisch plan en van de nationale criteria voldoende ruimte laten aan de gewesten. Initiatiefrecht mag echter niet leiden naar versnippering en ondoelmatigheid. Hoe zal dit geschieden ?

Het komt de Regering voorbarig voor nu reeds concrete maatregelen uit te werken, welke nodig zullen zijn om eventuele tegenstrijdige opties en concurrentie uit te schakelen.

Dit kan slechts op een rationele wijze geschieden nadat de wetgeving inzake de regionalisatie in het kader van artikel 107^{quater} van de Grondwet zal zijn tot stand gekomen.

7. Volgens een lid is het niet mogelijk te spreken over stadskern-vernieuwing, natuurbescherming, bestrijding van de grondspeculatie, buiten de streek- en gewestplannen om. De informatie van de publieke opinie, en zelfs van de gemeentebesturen, laat soms te wensen over. Hier ligt een coördinatie-opdracht te wachten op de Staatssecretarissen, vooral voor provinciale directies van stedenbouw, de provinciale overheid, de gemeentebesturen en de talrijke betrokken openbare besturen. Welke maatregelen worden daartoe op korte termijn in het vooruitzicht gesteld ?

Wat betreft de informatie over gewest- en streekplannen, kan volgens de Regering niet ontkend worden dat hiervoor een inspanning werd gedaan. Reeds bij het opmaken van de structuurplannen op 1/50.000 werd door de ontwerpers overleg gepleegd met onder meer de gemeentebesturen. Deze informatieve contacten werden regelmatig herhaald, schriftelijk en mondeling, bij de verschillende officiële consultaties

ou par écrit, lors des différentes consultations officielles portant sur les avant-projets de plans de secteur. Plusieurs échanges de vues ont d'ailleurs eu lieu avec les administrations des communes où certains problèmes restaient en suspens. De plus, il est prévu d'informer une dernière fois les administrations communales avant l'approbation des avant-projets. C'est alors seulement que commencera la procédure officielle d'approbation par arrêté royal des projets de plans de secteur.

Le Secrétaire d'Etat M. Vandewiele a tenu en outre à signaler qu'au cours de la procédure officielle les auteurs des projets ont été assistés par un comité consultatif dont la composition était telle que les différentes tendances sociales, économiques et culturelles y étaient représentées.

8. Selon un membre de la Commission, les administrations communales font depuis de longues années des efforts méritoires pour lutter contre la spéculation foncière, d'une part de manière active (régies foncières et de construction de logements), de l'autre, de manière préventive (en édictant des règlements fiscaux). L'applicabilité de cet impôt aux parcelles non bâties situées dans un lotissement agréé donne lieu à maintes contestations et devrait être entièrement repensée. Les Ministères des Travaux publics et des Finances, d'une part, l'autorité de tutelle et les administrations communales, de l'autre, ont des conceptions divergentes. Certaines communes en sont déjà à leur troisième version.

Sur ce point, la concertation s'impose. Un membre estime que la fixation définitive du prix des terrains sur déclaration des propriétaires, et la fiscalisation de la plus-value réalisée à la vente pourraient être plus efficaces.

Cependant, les administrations communales devraient selon lui bénéficier d'une partie de leur produit. Cela permettrait peut-être de compenser partiellement les prix de dumping pratiqués pour les terrains mis en vente par la commune.

Que pense le Gouvernement de ce nouvel impôt proposé par le précédent Ministre des Travaux publics ?

Celui-ci a chargé l'Union des Villes et Communes de Belgique d'élaborer un modèle de règlement communal de taxation applicable aux parcelles non bâties, sises dans la zone bâtie ou dans des lotissements dont l'autorisation a été maintenue. Une commission a été créée à cet effet, comprenant des représentants des Ministères des Finances, de l'Intérieur et des Travaux publics, ainsi que des représentants de certaines communes. D'après le Gouvernement, cette formule doit permettre de résoudre les difficultés dans des conditions acceptables. La Commission est sur le point de terminer ses travaux et ses constatations seront certainement transmises aux autorités concernées, dans les délais les plus brefs.

Quant à la hausse des prix des terrains, M. le Secrétaire d'Etat Vandewiele estime que les communes sont appelées à jouer un rôle important dans le domaine de la récupéra-

van de voorontwerpen der gewestplannen. Met de gemeentebesturen waar nog bepaalde problemen hangende waren, werden trouwens meerdere besprekingen gevoerd. Bovendien ligt het in de bedoeling om de gemeentebesturen een laatste maal te informeren vooraleer goedkeuring te hechten aan de voorontwerpen. Pas dan begint de officiële procedure voor de goedkeuring bij koninklijk besluit van de ontwerpen van gewestplannen.

Staatssecretaris Vandewiele wenst er bovendien de aandacht op te vestigen dat tijdens de officiële procedure de ontwerpers ook werden bijgestaan door een adviescomité, dat zo werd samengesteld dat de verschillende sociale, economische en culturele strekkingen vertegenwoordigd zijn.

8. Gemeentebesturen doen, volgens een lid, sinds lange jaren lofwaardige inspanningen inzake de bestrijding van de grondspeculaties, enerzijds op actieve wijze (regies voor grondbeleid en woningbouw), anderzijds op preventieve wijze (door belastingreglementen). De toepasbaarheid van deze belasting op de niet-bebouwde percelen in een erkende verkaveling gelegen, geeft aanleiding tot veel betwisting, en zou grondig dienen herdacht. Er bestaan tegenstrijdige opvattingen tussen de Ministeries van Openbare Werken en Financiën, tussen voogdijoverheid en tussen gemeentebesturen onderling. Sommige gemeenten stemden reeds hun derde versie.

Hier dringt zich overleg op. Volgens een lid zou het definitief vaststellen van de grondprijzen, op aangifte van de eigenaars, en de fiskalisatie van de verwezenlijkte meerwaarde bij verkoop, doelmatiger kunnen zijn.

Hieruit zouden, volgens het lid, de gemeentebesturen echter een deel moeten kunnen putten. Het toepassen van dumping-prijzen voor de gronden te koop gesteld door de gemeente, zou aldus misschien gedeeltelijk betaalbaar worden.

Hoe staat de Regering tegenover deze nieuwe belasting, die door de vorige Minister van Openbare Werken werd vooropgesteld ?

De vorige Minister heeft de Bond van Belgische Steden en Gemeenten de opdracht gegeven een model te ontwerpen van een gemeentelijk taxatiereglement betreffende de onbebouwde percelen, gelegen in de bouwzone of in niet-vervallen verklaarde verkavelingen. Met die bedoeling werd er een commissie ingesteld, waarin zowel vertegenwoordigers van het Ministerie van Financiën, van Binnenlandse Zaken en van Openbare Werken zetelen als vertegenwoordigers van bepaalde gemeenten. Deze formule moet volgens de Regering toelaten de moeilijkheden op een aanvaardbare wijze op te lossen. Deze commissie staat op het punt haar werkzaamheden te beëindigen en haar bevindingen zullen zonder twijfel zo haast mogelijk aan de betrokken instanties overgemaakt worden.

Wat nu de stijging van de grondprijzen betreft. In verband met de recuperatie van de meerwaarden en met het grondbeleid in het algemeen, is Staatssecretaris Vandewiele van

tion des plus-values et de la politique foncière en général. C'est que le marché des terrains à bâtir est marqué par une très forte différenciation. Les autorités locales sont idéalement placées pour promulguer en cette matière des règlements efficaces. Il faudrait leur fournir les instruments indispensables qui leur permettent de jouer ce rôle d'une manière satisfaisante. Il est indéniable que les propositions du Ministre précédent en matière de politique foncière offrent des perspectives intéressantes et originales en ce qui concerne les terrains à bâtir destinés à la construction résidentielle. On ne peut nier non plus qu'une proposition de loi actuellement soumise à la Commission des Travaux publics de la Chambre, constitue un pas important dans la voie d'une politique foncière active.

9. L'élaboration de « contrats de progrès » est d'actualité. L'absence totale de coordination entre les services ministériels, provinciaux et communaux pour ne pas parler des autres sociétés publiques entraîne, de l'avis d'un membre, une perte de temps qui menace de réduire à néant pour l'acquéreur l'avantage financier qu'offrent les contrats de progrès, par suite des charges croissantes des intérêts et des travaux d'infrastructure dont le prix ne cesse d'augmenter. Cela empêche de pratiquer les prix de dumping si chers à tous ceux qui s'occupent de politique foncière et de logement.

Les contrats de progrès nécessitent parfois l'intervention d'un nombre inattendu d'organismes officiels. Comment parviendra-t-on à réaliser cette coordination qui peut apporter des avantages supérieurs aux subventions accordées par les pouvoirs publics ?

L'utilisation de « contrats de progrès » semble, d'après le Secrétaire d'Etat, M. Vandewiele, une méthode adéquate pour accroître, par la construction groupée, le patrimoine de logements moyens et sociaux dans des communes qui ne sont pas suffisamment équipées, au point de vue technique, pour agir elles-mêmes comme maître de l'ouvrage, pour comprimer les prix des terrains et pour diminuer les coûts de construction. Cependant, dans le cadre de cette formule de coopération avec le secteur privé, ces communes devront strictement veiller à ce que l'intérêt général et l'objectif social priment toujours sur le but lucratif poursuivi par la partie cocontractante.

Afin de leur en donner la possibilité et de permettre une coordination parfaite dans l'exécution de ces « contrats de progrès », on vient de décider de charger un groupe de travail créé spécialement à cet effet, d'étudier en profondeur des conventions-types élaborées pour donner à ce secteur parallèle du logement une réelle chance de réussite.

10. Le Ministre a également signalé que la marée-tempête du 2 avril 1973 n'a provoqué que peu d'inondations dans le bassin de l'Escaut, et ce grâce aux travaux non négligeables de renforcement et d'exhaussements de digues réalisés ces dernières années. Un effort se poursuit en ce sens. D'autre part, l'influence des travaux du plan Delta sur le niveau des marées dans l'Escaut est insignifiante, de l'ordre de 1 à 2 cm, à l'embouchure de l'Escaut, et nulle à la frontière belgo-

mening dat de gemeenten geroepen zijn hierin een belangrijke rol te spelen. De belangrijkste reden hiervan is te zoeken in de grote differentiatie in de bouwgrondmarkt. De plaatselijke overheid is ideaal geplaatst om hier op een efficiënte wijze regelend op te treden. Het zou zo moeten zijn, dat hen de nodige instrumenten toegespeeld worden om deze rol op een afdoende wijze te vervullen. Ontegensprekelijk geven de voorstellen van de vorige Minister, betreffende een grondbeleid in verband met de bouwgronden bestemd voor woningbouw, interessante en originele perspectieven. Ook kan niet ontkend worden dat een wetsvoorstel, dat momenteel in de Kamercommissie van Openbare Werken aanhangig is, een belangrijke stap betekent in de richting van een actief grondbeleid.

9. Het opstellen van « vooruitgangskontrakten » is thans aan de orde. Het volslagen gebrek aan coördinatie van de ministeriële, provinciale en gemeentelijke diensten, om niet te spreken over de andere openbare maatschappijen, leidt volgens een lid tot tijdverlies, waarbij het financiële voordeel van de vooruitgangskontrakten voor de verwerver dreigen te worden teniet gedaan door de stijgende interestlasten en de steeds duurder wordende infrastructuurwerken. Aldus worden dumping-prijzen, zó dierbaar aan allen die met grondbeleid en huisvesting bezig zijn, onmogelijk.

Bij een soortgelijk vooruitgangskontraat zijn soms tussenkomsten nodig van een onverwacht groot aantal overheidslichamen. Hoe gaat deze coördinatie, die soms een groter voordeel kan meebrengen dan overheidstoelagen, tot stand worden gebracht ?

Het toepassen van « vooruitgangskontrakten » lijkt volgens Staatssecretaris Vandewiele een geschikt middel te zijn om door groepsbouw het patrimonium van sociale en middelgrote woningen te doen toenemen in gemeenten die technisch niet voldoende uitgerust zijn om zelf als bouwheer op te treden en tevens om de grondprijzen te drukken en de bouwkosten te verminderen. Deze gemeenten dienen evenwel in het raam van deze formule van samenwerking met de privé-sector, streng ervoor te waken dat het algemeen belang en het sociaal nagestreefde doel primeren op het winstobjectief van de medecontracterende partij.

Om hen hiertoe in de mogelijkheid te stellen en tevens om een vlotte coördinatie der activiteiten bij de uitvoering dezer vooruitgangskontrakten mogelijk te maken, werd onlangs beslist een speciaal ingestelde werkgroep te belasten met een grondig onderzoek van modelovereenkomsten welke werden opgesteld ten einde aan deze parallele huisvestingssector een reële kans op slagen te geven.

10. De Minister heeft ook medegedeeld dat het stormgetij van 2 april 1973 slechts weinig overstromingen in het Scheldebekken veroorzaakte. Dit is te danken aan de belangrijke verstevigings- en verhogingswerken die tijdens de laatste jaren aan de dijken uitgevoerd werden. Deze inspanningen zullen voortgezet worden. Anderzijds mag de invloed van de werken van het Deltaplan op het peil der getijden van de Schelde praktisch verwaarloosd worden. Het niveauver-

néerlandaise (ceci ressort des études faites au laboratoire de Borgerhout).

G. Logement.

1. L'Institut national du Logement a établi une estimation des besoins en logements sur le plan régional au cours de la période 1971-1975. L'estimation des besoins aboutit, pour l'ensemble du pays, à fixer les besoins annuels moyens à 54.015 unités. Par référence à l'étude antérieure de l'Institut national du Logement portant estimation des besoins en logements sur le plan national pour la période 1965-1984, on a évalué que les catégories de besoins qui n'ont pu être répartis au niveau des arrondissements, représentent 17.845 unités par an. Au total, les besoins annuels moyens seraient de 71.860 unités.

Le montant global des besoins est sensiblement supérieur à celui de l'activité récente qui s'est située à un niveau moyen de 51.000 unités annuellement au cours de la période 1962-1969. Mais il faut souligner que parmi les besoins, plus de 25.000 unités sont destinées à remplacer des logements insalubres ou vétustes.

Dans le troisième plan 1971-1975 les chiffres suivants ont été retenus :

	Société nationale du Logement	Société nationale terrienne	Secteur privé	Total
1971	9.240	3.000	40.000	52.240
1972	10.680	3.500	40.000	54.180
1973	12.120	4.000	40.000	56.120
1974	13.560	4.500	40.000	58.060
1975	15.000	5.000	40.000	60.000

Les secteurs public et privé devraient construire de 1973 à 1975 en moyenne 62.700 unités afin de réaliser les totaux du troisième plan, car en 1971 les objectifs du plan n'ont pas été réalisés.

On peut, dès lors, se demander comment ces objectifs pourraient être réalisés. A ce sujet il convient de renvoyer à la proposition de loi modifiant le Code du logement, annexé à l'arrêté royal du 10 décembre 1970 (voir Document du Sénat, session de 1972-1973, n° 67).

2. Un membre estime qu'il devient urgent de dissocier le secteur de la construction de la politique conjoncturelle et de pratiquer une politique structurelle. En dépit des difficultés budgétaires et monétaires actuelles, il sera nécessaire de prendre des mesures en la matière, car il serait trop séduisant d'utiliser le marché de la construction comme un élément de

schil bedraagt 1 à 2 cm aan de Scheldemonding en is onbestaande aan de grens met Nederland. Dit blijkt uit de studies verricht door het laboratorium van Borgerhout.

G. Huisvesting.

Het Nationaal Instituut voor de Huisvesting heeft een schatting gemaakt van de huisvestingsbehoeften per gewest voor de periode 1971-1975. Deze schatting geeft aan dat voor het gehele land jaarlijks gemiddeld 54.015 woningen vereist zijn. Blijkens de vorige studie van het Nationaal Instituut voor de Huisvesting houdende schatting van de woningbehoeften voor het gehele land over het tijdvak 1965-1984, bedragen de behoeften die niet over de arrondissementen konden worden omgeslagen, 17.845 woningen per jaar. Er zijn dus in totaal gemiddeld 71.860 woningen per jaar nodig.

Deze globale behoeften zijn heel wat groter dan het aantal woningen dat de jongste tijd werd gebouwd, namelijk gemiddeld 51.000 per jaar gedurende de periode 1962-1969. Er valt echter op te merken dat in het geschatte totaal 25.000 woningen begrepen zijn die moeten dienen ter vervanging van oude of ongezonde woongelegenheden.

In het derde plan 1971-1975 worden de volgende cijfers vooropgesteld :

	Nationale Maatschappij voor de Huisvesting	Nationale Landmaat- schappij	Particuliere sector	Totaal
1971	9.240	3.000	40.000	52.240
1972	10.680	3.500	40.000	54.180
1973	12.120	4.000	40.000	56.120
1974	13.560	4.500	40.000	58.060
1975	15.000	5.000	40.000	60.000

In de openbare en de particuliere sector zouden van 1973 tot 1975 gemiddeld 62.700 woningen per jaar moeten worden gebouwd ten einde het derde plan te verwezenlijken, want in 1971 zijn de doelstellingen van het plan niet bereikt.

Men kan zich dan ook afvragen hoe die oogmerken zullen kunnen worden verwezenlijkt. In dit verband moet worden verwezen naar het voorstel van wet tot wijziging van de Huisvestingscode, gevoegd bij het koninklijk besluit van 10 december 1970 (Gedr. St. Senaat, zitting 1972-1973, nr. 67).

2. Volgens een lid wordt het dringend nodig de bouwsector los te maken van het conjunctuurbeleid en een structureel beleid te gaan voeren. Niettegenstaande de huidige budgettaire en monetaire moeilijkheden, zal het nochtans nodig zijn terzake maatregelen te nemen, want het zou te verleidelijk zijn de bouwmarkt te gaan aanwenden als een ele-

l'indispensable politique conjoncturelle. Il faut que les administrations communales et les sociétés de logement aient un droit d'initiative plus important (notamment en matière de primes à la construction, révision des loyers, etc.). Il est également nécessaire de réduire les charges d'intérêt sur les emprunts hypothécaires et de procéder à une réduction des impôts ou de réadapter la valeur exonérée à la valeur actuelle de l'habitation construite.

Sur ce point, l'intervenant espère que le Ministre et les Secrétaires d'Etat prendront des initiatives.

Dans sa réponse, le Secrétaire d'Etat, M. Vandewiele, a déclaré qu'une des premières mesures prises par le Gouvernement a été de soustraire le secteur du logement social à l'application des mesures de restriction indispensables pour endiguer, dans la mesure du possible, les tendances inflationnistes.

En vertu de cette décision, d'ailleurs conforme à l'accord du Gouvernement, aucune entrave n'est mise aux efforts des deux sociétés nationales du logement pour réaliser les objectifs prévus par le III^e plan et l'initiative privée continue à être stimulée, malgré le fait qu'une demande massive d'obtention de primes à la construction ait été enregistrée en 1972.

Le Gouvernement est conscient qu'il y a lieu de prendre d'autres initiatives si l'on veut arriver à une politique structurelle globale du logement. Pour atteindre ce résultat, il faut se livrer à une étude approfondie ce qui ne peut certes pas se faire dans la précipitation.

3. Un membre est d'avis que les contrats de progrès et les projets de développement entrent de plus en plus dans les mœurs. Il faut dès lors assouplir les procédures administratives. Il faut aussi imaginer de nouvelles techniques administratives et financières. Le moment n'est-il pas venu de donner l'occasion aux administrations communales qui ont obtenu la promesse d'une subvention pour des travaux d'infrastructure et des équipements collectifs de procéder au pré-financement dans le cadre de pareilles conventions, jusqu'au moment où l'Etat est à même de verser la subvention promise ? L'intervenant estime que ceci ne doit pas nécessairement avoir des conséquences inflationnistes ni influencer sensiblement le prix du logement à payer par l'acquéreur. De plus, pareilles conventions à terme favorisent l'équilibre conjoncturel. Cela serait possible si les pouvoirs publics envisageaient sérieusement d'appliquer les méthodes de planification industrielle. Ce n'est qu'à cette condition que l'industrialisation de la construction d'habitations pourra assurer aux candidats-construteurs les avantages financiers que l'on se propose de leur accorder.

Que comptent pouvoir faire le Ministre et le Secrétaire d'Etat à cet égard ?

Le Secrétaire d'Etat, M. Vandewiele a pleinement conscience de la contribution apportée par les conventions à terme à l'équilibre conjoncturel dans le secteur de la construction. C'est dans cette optique que doit être vue l'initiative

ment van het noodzakelijke conjunctuurbeleid. Meer initiatiefrecht dringt zich op voor gemeentebesturen en huisvestingsmaatschappijen (o.a. bouwpremies, herziening huurgelden, enz.). Bovendien is het noodzakelijk de interestlasten op de hypotheekleningen te drukken, en belastingvermindering of aanpassing van de vrijgestelde waarde te verwezenlijken, overeenstemmend met de huidige waarde van de gebouwde woning.

Terzake verwacht het lid initiatieven van de Minister en de Staatssecretarissen.

In zijn antwoord verklaarde Staatssecretaris Vandewiele dat een van de eerste regeringsmaatregelen geweest is de sociale huisvestingssector te onttrekken aan de toepassing van de remmende maatregelen die hoogst nodig waren om de inflatoire toestand zoveel mogelijk in te perken.

Krachtens deze beslissing, trouwens conform aan het Regeerakkoord, worden de twee nationale bouwmaatschappijen inderdaad niet gehinderd in hun inspanningen om het door het derde plan uitgestippelde streefdoel te bereiken en ook het privé-initiatief wordt verder gestimuleerd niettegenstaande in 1972 een massale aanvraag tot het bekomen van de bouwpremie werd geregistreerd.

Wel is de Regering zich bewust dat andere initiatieven dienen te worden genomen om tot een volledig structureel huisvestingsbeleid te komen. Om dit resultaat te bereiken, is een grondige studie nodig wat zeker niet overhaast kan gebeuren.

3. Volgens een lid worden vooruitgangskontrakten en projektontwikkeling meer en meer ingeburgerd. De versoepeling van de administratieve procedures dringt zich volgens het lid derhalve op. Nieuwe administratieve en financiële technieken zullen moeten worden uitgedacht. Is het ogenblik niet gekomen om aan de gemeentebesturen, die voor infrastructuurwerken en collectieve voorzieningen in het kader van soortgelijke overeenkomsten, de belofte van betoelaging bekwamen, de gelegenheid te geven aan pre-financiering te doen, tot de Staat bij machte is de subsidie uit te betalen ? Dit zou niet noodzakelijk, volgens het lid, inflatoire gevolgen hebben, en de kostprijs van de woning voor de verwerver in gevoelige mate kunnen beïnvloeden. Bovendien wordt het conjunctuurevenwicht door soortgelijke termijnovereenkomsten bevorderd. Dit zou mogelijk zijn, mocht ernstig gewerkt worden aan het toepassen door de overheid van de industriële planmethoden. Slechts onder deze voorwaarde zal industrialisatie van de woningbouw de beoogde financiële voordelen voor de bouwlustigen teweegbrengen.

Wat denken de Minister en de Staatssecretaris in dit opzicht te kunnen doen ?

Staatssecretaris Vandewiele is zich ten volle bewust dat de termijnovereenkomsten bijdragen tot het conjunctuurevenwicht in de bouwsector. In die optiek moet het initiatief gezien worden dat door zijn voorganger werd genomen om

prise par son prédécesseur de faire élaborer par les deux sociétés nationales de logement un cahier des charges pour la construction d'habitations suivant les systèmes traditionnels et non traditionnels.

Le cahier des charges mis au point par la Société nationale terrienne fait actuellement l'objet d'un examen et l'on peut espérer qu'à brève échéance pourra être lancé, sur la base de ce document, un appel d'offre pour la construction de 3.000 petites propriétés terriennes par an au cours de la période 1973-1975. Ainsi le secteur de la construction non traditionnelle d'habitations aura-t-il l'occasion de se développer systématiquement dans ce domaine et de promouvoir l'industrialisation.

La Société nationale du Logement, en adaptant ses cahiers des charges pour les chantiers d'une certaine importance, a également permis au secteur industrialisé de la construction d'entrer en compétition avec le secteur traditionnel.

C'est avec un vif intérêt que le Gouvernement suivra ces expériences et en tirera les conclusions nécessaires en temps opportun.

4. La notion épargne-logement a disparu de la déclaration gouvernementale mais heureusement elle continue à faire l'objet de discussions dans les milieux gouvernementaux. Un membre estime qu'une formule d'épargne en cascade permettrait de porter remède à l'actuelle anarchie régnant sur le marché de l'épargne en favorisant l'épargne-logement. Il songe à l'établissement éventuel d'une coordination entre les épargnes privée, scolaire et pré-nuptiale, l'épargne-logement et les diverses polices d'assurances. Que compte faire le Ministre et le Secrétaire d'Etat en cette matière ?

Le Gouvernement confirme que l'accord de gouvernement ne fait plus mention de l'épargne-logement, mais cela n'implique nullement que cette formule, destinée à faciliter l'accès à la propriété, est considérée a priori comme non valable.

Au contraire, le Gouvernement a récemment décidé que le département participera activement aux activités d'un groupe de travail qui s'est assigné comme but d'élaborer des propositions concrètes en matière d'épargne-logement.

Le Gouvernement est persuadé qu'un système bien conçu d'épargne-logement non seulement constitue un moyen approprié pour combattre l'inflation mais qu'en outre il offre aux candidats propriétaires des garanties financières appréciables. Dès que les travaux du groupe précité seront terminés, le Gouvernement examinera les initiatives supplémentaires à prendre.

5. En ce qui concerne le logement, votre rapporteur rappelle également les nombreuses propositions de loi qui seront étudiées par votre Commission après l'examen du budget et qui donneront lieu à un rapport ultérieur. C'est à l'occasion de la discussion de ces propositions de loi que votre Commission pourra arrêter sa position, notamment quant à certaines options proposées par le Gouvernement.

door de twee nationale bouwmaatschappijen een bestek te laten uitwerken voor de bouw van woningen volgens traditionele en niet-traditionele bouwsystemen.

Het bestek ontworpen door de Nationale Landmaatschappij, wordt thans onderzocht en de hoop mag gekoesterd worden dat binnenkort, op grond van dat document een offerte-aanvraag zal kunnen uitgeschreven worden voor de bouw van 3.000 kleine landeigendommen per jaar in de periode 1973-1975. Aldus zal o.m. aan de niet-traditionele woningbouwsector de gelegenheid geboden worden zich op dat gebied planmatig te ontwikkelen en aldus de industrialisatie te bevorderen.

Ook de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting heeft voor werven van een zekere omvang door aanpassing van haar bestekken de geïndustrialiseerde sector in competitie gesteld met de traditionele bouwsector.

Met levendige belangstelling zal de Regering deze experimenten volgen en er ten gepasten tijde de nodige conclusies uit trekken.

4. Het bouwsparen is uit de regeringsverklaring verdwenen, maar er wordt gelukkig nog over gepraat in regeringskringen. Een vorm van cascadesparen zou volgens een lid de bestaande anarchie op de spaarmarkt kunnen ombuigen in de richting van het bouwsparen. Het lid denkt aan eventuele coördinatie van particulier sparen, schoolsparen, voorhuwelijks sparen, bouwsparen en verzekeringspolissen allerhande. Wat denken de Minister en de Staatssecretaris terzake te bewerkstelligen ?

Het is volgens de Regering inderdaad juist dat het Regeerakkoord geen gewag meer maakt van het bouwsparen, hetgeen evenwel niet beduidt dat deze vorm om de eigendoms-werving te vergemakkelijken, bij voorbaat als onbruikbaar wordt beschouwd.

Integendeel, de Regering heeft onlangs beslist dat het departement actief zal deelnemen aan de werkzaamheden van een werkgroep welke zich tot doel heeft gesteld concrete voorstellen uit te werken inzake woonsparen.

De Regering is ervan overtuigd dat een degelijk stelsel van woonsparen niet alleen een adequaat middel is in de anti-inflationaire strijd maar tevens te waarderen waarborgen op het financieel vlak aan de kandidaat-eigenaars kan bieden. Zodra bedoelde werkgroep klaar komt met de werkzaamheden, zal de Regering nagaan welke verdere initiatieven moeten genomen worden.

5. Wat de huisvesting betreft, verwijst uw verslaggever ook naar de talrijke wetsvoorstellen die door uw Commissie na de begroting zullen behandeld worden en waarover later verslag zal uitgebracht worden. Het is bij gelegenheid van de bespreking van deze wetsvoorstellen dat uw Commissie stelling zal kunnen nemen o.a. ten opzichte van sommige door de Regering voorgestelde opties.

DISCUSSION DES ARTICLES.

Les réponses aux questions posées lors de la discussion des articles, seront reproduites dans l'annexe n° 8.

VOTES.

Le projet a été adopté par 6 voix contre 4.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
G. HERCOT.

Le Président,
A. BOGAERT.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING.

De antwoorden op de vragen gesteld gedurende de artikelsgewijze bespreking, zijn opgenomen in bijlage 8.

STEMMINGEN.

Het ontwerp is aangenomen met 6 tegen 4 stemmen.

Dit verslag is met algemene stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
G. HERCOT.

De Voorzitter,
A. BOGAERT.

ANNEXE I.

Protocole sur la répartition des attributions et des tâches entre le Ministre des Travaux publics et le Secrétaire d'Etat à la Politique portuaire.

1. La compétence du Secrétaire d'Etat à la Politique portuaire s'étend aux ports maritimes : Anvers, Gand, Bruges, Zeebrugge, Ostende, Nieuport.

2. La compétence du Secrétaire d'Etat à la Politique portuaire concerne les problèmes de politique portuaire en tant qu'ils relèvent de la compétence du Département des Travaux publics, ce qui comprend :

— l'élaboration d'une politique portuaire compte tenu de l'accroissement du trafic des marchandises résultant notamment de l'élargissement de la Communauté européenne;

— la promotion de l'expansion des ports en fonction de l'accroissement de ce trafic;

— les problèmes de coordination sur le plan de la politique portuaire, avec les départements et services intéressés;

— la promotion d'une coopération rationnelle entre les ports nationaux dans le cadre de cette politique;

— favoriser une collaboration harmonieuse entre les ports nationaux, les ports du Benelux et les ports de la Communauté élargie, plus particulièrement ceux de la mer du Nord;

— les contacts extérieurs et les négociations internationales, notamment avec les Pays-Bas, qui se rapportent à la Politique portuaire;

— l'organisation d'une propagande efficace dans le monde en faveur des ports belges;

— les problèmes ayant trait à la gestion des ports.

3. Dans les matières de sa compétence, le Secrétaire d'Etat :

— dispose de la signature ministérielle, y compris le *contressing* des Arrêtés royaux conformément aux articles 1 et 2 de l'Arrêté royal du 24 mars 1972;

— assume la responsabilité politique pour ses activités et répond aux questions parlementaires ainsi qu'aux interpellations;

— prend les initiatives qu'il estime souhaitables pour une politique portuaire efficace et harmonieuse;

— peut solliciter des avis et faire appel aux Services compétents du Ministère des Travaux publics.

L'administration transmet directement au Secrétaire d'Etat les dossiers de sa compétence et celui-ci les renvoie directement à l'Administration.

BIJLAGE I.

Protocol betreffende de verdeling van de bevoegdheden en taken tussen de Minister van Openbare Werken en de Staatssecretaris voor Havenbeleid.

1. De bevoegdheid van de Staatssecretaris voor Havenbeleid strekt zich uit tot de zeehavens : Antwerpen, Gent, Brugge, Zeebrugge, Oostende, Nieuwpoort.

2. De Staatssecretaris voor Havenbeleid is bevoegd voor de problemen die het havenbeleid betreffen voor zover zij tot de bevoegdheid van het Departement van Openbare Werken behoren, met name :

— de uitwerking van een havenpolitiek in functie van de groei van het goederenverkeer als gevolg ondermeer van de uitbreiding van de Europese Gemeenschap;

— de bevordering van de expansie der havens in functie van de groei van dat verkeer;

— de vraagstukken van de coördinatie, op het gebied van het havenbeleid, van de werkzaamheden van de betrokken departementen en diensten;

— de bevordering van een rationele samenwerking tussen de nationale havens, in het raam van dat beleid;

— het in de hand werken van een harmonische samenwerking tussen de nationale havens, de Benelux-havens en de havens van de verruimde Gemeenschap, inzonderheid de Noordzeehavens;

— de contacten met het buitenland en de internationale onderhandelingen, inzonderheid met Nederland, inzake het havenbeleid;

— de organisatie van een doelmatige propaganda voor de Belgische havens, over de gehele wereld;

— de vraagstukken betreffende het havenbeheer.

3. In de tot zijn bevoegdheid behorende zaken :

— bezit de Staatssecretaris de ministeriële handtekening, daarin begrepen de medeondertekening van Koninklijke Besluiten overeenkomstig de artikelen 1 en 2 van het Koninklijk Besluit van 24 maart 1972;

— draagt hij de politieke verantwoordelijkheid voor zijn activiteiten en antwoordt hij op de parlementaire vragen alsmede op de interpellaties;

— neemt hij de initiatieven die hij wenselijk acht voor een doelmatig en harmonisch havenbeleid;

— kan hij adviezen vragen van en een beroep doen op de bevoegde diensten van het Ministerie van Openbare Werken.

De administratie zendt de dossiers die tot de bevoegdheid van de Staatssecretaris behoren, rechtstreeks naar hem, en deze zendt ze rechtstreeks naar de administratie terug.

4. Le Ministre des Travaux publics a dans ses attributions :

a) les affaires qui ont une répercussion en dehors du domaine portuaire proprement dit et qui ont des conséquences en matière d'aménagement du territoire, de routes, d'autoroutes ou de voies navigables;

b) l'élaboration du budget, la programmation des travaux et l'octroi de subsides, relatifs aux ports maritimes, visés au point 1;

c) l'organisation des services qui, au sein du Ministère des Travaux publics, s'occupent des affaires portuaires.

Dans ces matières, le Ministre des Travaux publics décide après avis du Secrétaire d'Etat à la Politique portuaire, chaque fois que la politique portuaire au sens des points 1 et 2 est concernée.

5. Le Ministre et le Secrétaire d'Etat assument, chacun en ce qui le concerne, la responsabilité politique de leurs décisions.

6. Les crédits afférents aux activités, études, réceptions et déplacements, dans le cadre des compétences exposées aux points 1 et 2 sont inscrits au budget du Ministre des Travaux publics, après avis du Secrétaire d'Etat. Celui-ci décide de l'utilisation de ces crédits, en dispose et en assume la responsabilité.

7. a) Les notes au Conseil des Ministres pour les matières qui relèvent de la compétence du Secrétaire d'Etat à la Politique portuaire sont signées par le Ministre et le Secrétaire d'Etat.

b) Le Secrétaire d'Etat rédige et signe les notes de sa compétence destinées aux Comités ministériels. Il les adresse au Ministre qui les transmet au Comité ministériel en y joignant éventuellement une note d'observation dont copie est envoyée au Secrétaire d'Etat.

8. a) Le Secrétaire d'Etat désigne un délégué dans les Commissions créées au sein du Département des Travaux publics et dont les travaux ont des incidences sur la politique portuaire.

b) Le Ministre des Travaux publics désigne un délégué pour le représenter dans les Commissions créées et qui ont pour objet la Politique portuaire.

c) Dans le cas où le Secrétaire d'Etat désigne un délégué dans une Commission qui a pour objet la Politique portuaire, ce délégué fait également rapport de ses activités au Ministre des Travaux publics.

9. Pour assurer la bonne coordination au sein du Département et en cas de doute éventuel sur les compétences respectives le Ministre et le Secrétaire d'Etat se concerteront.

Le présent Protocole est arrêté de commun accord à Bruxelles, le 7 mars 1973.

*Le Secrétaire d'Etat à la
Politique portuaire,*

*Le Ministre des Travaux
publics,*

4. De Minister van Openbare Werken heeft in zijn bevoegdheid :

a) de zaken waarvan de draagwijdte de grenzen van het eigenlijke havendomein overschrijdt en die gevolgen hebben op het gebied van ruimtelijk ordening, wegen, autosnelwegen of waterwegen;

b) de opstelling van de begroting, en van de programma's van de uit te voeren werken, en de toekenning van subsidies, in verband met de zeehavens vermeld onder punt 1;

c) de organisatie van de diensten die zich in het Ministerie van Openbare Werken met de havenzaken bezighouden.

In deze aangelegenheden beslist de Minister van Openbare Werken na advies van de Staatssecretaris voor Havenbeleid, telkens het havenbeleid in de zin van punten 1 en 2 er bij betrokken is.

5. De Minister en de Staatssecretaris dragen, ieder wat hem betreft, de politieke verantwoordelijkheid voor hun beslissingen.

6. De kredieten betreffende de activiteiten, studies, recepties en dienstreizen, in het raam van de in punten 1 en 2 hierboven omschreven bevoegdheden, worden op de begroting van de Minister van Openbare Werken uitgetrokken, na advies van de Staatssecretaris. Deze beslist over de aanwending van de kredieten, beschikt erover en is er verantwoordelijk voor.

7. a) De nota's voor de Ministerraad, voor de zaken die tot de bevoegdheid van de Staatssecretaris voor Havenbeleid behoren, worden door de Minister en de Staatssecretaris ondertekend.

b) De Staatssecretaris stelt de onder zijn bevoegdheid vallende nota's voor de Ministeriële Comités op en ondertekent ze. Hij zendt ze naar de Minister, die ze naar het Ministerieel comité doorstuurt eventueel samen met zijn opmerkingen, waarvan een afschrift naar de Staatssecretaris wordt gezonden.

8. a) De Staatssecretaris wijst een afgevaardigde aan in de bij het Departement van Openbare Werken opgerichte Commissies waarvan de werkzaamheden een terugslag hebben op het havenbeleid.

b) De Minister van Openbare Werken wijst een afgevaardigde aan in de opgerichte Commissies, die zich met het havenbeleid bezighouden.

c) Indien de Staatssecretaris een afgevaardigde in een of andere Commissie die zich met Havenbeleid bezighoudt aanduidt, zal deze laatste zijn rapporten eveneens overmaken aan de Minister van Openbare Werken.

9. Teneinde de goede coördinatie te verzekeren in de schoot van het Departement en in geval van eventuele twijfel over de respectieve bevoegdheden zullen de Minister en de Staatssecretaris overleg plegen.

Dit Protocol is in gemeen overleg vastgelegd te Brussel, de 7^{de} maart 1973.

*De Staatssecretaris voor
Havenbeleid,*

*De Minister voor Openbare
Werken,*

ANNEXE II.

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

1. *Compétence territoriale.*

a) Les attributions du Ministre des Affaires bruxelloises en ce qui a trait à l'aménagement du territoire et au logement et des Secrétaires d'Etat à l'Aménagement du Territoire et au Logement, adjoints au Ministre des Travaux publics, sont réparties géographiquement.

b) M. G. Cudell, membre de la Chambre des Représentants, Ministre des Affaires bruxelloises, est compétent pour la région bruxelloise.

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

d) M. A. Dubois, Sénateur, ancien Ministre, Secrétaire d'Etat à l'Aménagement du Territoire et au Logement, adjoint au Ministre des Travaux publics, est compétent pour la région wallonne.

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

f) M. M. Vandewiele, Sénateur, Secrétaire d'Etat à l'Aménagement du Territoire et au Logement, est compétent pour la région flamande.

g) En attendant que la loi fixe les limites des régions en application de l'article 107^{quater} de la Constitution, on considère que la région flamande coïncide avec la région de langue flamande.

2. *Compétence matérielle.*

La compétence du Ministre des Affaires bruxelloises et des Secrétaires d'Etat s'étend à l'exécution des lois ci-après, dans le cadre des attributions précisées sub. 3,

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

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

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

BIJLAGE II.

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

1. *Territoriale bevoegdheid.*

a) De bevoegdheden van de Minister van Brusselse aangelegenheden in verband met de ruimtelijke ordening en de huisvesting en van de Staatssecretarissen voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, toegevoegd aan de Minister van Openbare Werken, zijn geografisch verdeeld.

b) De heer G. Cudell, lid van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, Minister van Brusselse aangelegenheden, is bevoegd voor het Brusselse gewest.

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

d) De heer A. Dubois, Senator, gewezen Minister, Staatssecretaris voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, toegevoegd aan de Minister van Openbare Werken, is bevoegd voor het Waalse gewest.

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

f) De heer M. Vandewiele, Senator, Staatssecretaris voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, is bevoegd voor het Vlaamse gewest.

g) In afwachting dat de grenzen van de gewesten bij wet worden vastgesteld bij toepassing van artikel 107^{quater} van de Grondwet wordt beschouwd dat het Vlaamse gewest overeenstemt met het Nederlandse taalgebied.

2. *Materiële bevoegdheid.*

De bevoegdheid van de Minister van Brusselse aangelegenheden en van de Staatssecretarissen reikt tot de uitvoering van de volgende wetten in het kader van de sub 3 omschreven bevoegdheden :

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

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

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

— la loi du 30 décembre 1970 sur l'expansion économique,

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

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

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

3. Attributions.

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

Dans le cadre de ces attributions, ils :

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

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

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

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

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

4. Dossiers du ressort du Ministre des Affaires bruxelloises et des Secrétaires d'Etat.

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

Toutefois, lorsqu'un dossier soulève une question de principe qui peut faire naître une jurisprudence ou risque de créer un précédent mettant en cause la politique générale en la matière, l'Administration le signale lors de la trans-

— de la loi du 30 décembre 1970 op de economische expansie;

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

— artikel 76, 7°, 1^{ste} lid van de gemeentewet en de wet van 10 april 1841, betreffende de buurtwegen.

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

3. Bevoegdheden.

In die aangelegenheden slaan de bevoegdheden van de Minister van Brusselse aangelegenheden en van de Staatssecretarissen enkel op die zaken waarvan het voorwerp integraal is gelokaliseerd op het grondgebied van het ene of het andere gewest.

In het kader van die bevoegdheden :

a) bezitten zij de ministeriële handtekening, inbegrepen de medeondertekening van koninklijke besluiten;

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

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

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

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

4. Dossiers die tot de bevoegdheid van de Minister van Brusselse aangelegenheden en van de Staatssecretarissen behoren.

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

Wanneer een dossier evenwel een principiële kwestie doet rijzen die aanleiding kan geven tot rechtspraak of die een precedent zou kunnen scheppen waarbij het algemeen beleid terzake in het gedrang komt, wijst de Administratie daarop

mission. Dans ce cas, le Ministre des Affaires bruxelloises et les Secrétaires d'Etat le transmettent au Ministre des Travaux publics.

b) Les dossiers qui comportent un avis ou des conditions proposées soit par des administrations du département des Travaux publics, soit par des organismes d'intérêt public ou par des intercommunales d'autoroutes contrôlés par le Ministre des Travaux publics et qui ne traitent pas directement les matières énumérées sub. 2, feront l'objet d'une concertation préalable avec le Ministre des Travaux publics avant toute prise de décision.

Le Ministre des Affaires bruxelloises et les Secrétaires d'Etat ne s'écarteront pas de la décision prise par le Ministre des Travaux publics après concertation.

5. Compétence et attributions du Ministre des Travaux publics.

a) Le Ministre des Travaux publics est responsable de la politique générale et de l'organisation du Département et ce dans le cadre de la politique gouvernementale. Il précise la politique à suivre dans des Notes de Cabinet et des Notes de politique générale qui sont portées à la connaissance des Secrétaires d'Etat et de l'Administration.

Le Ministre consulte le Ministre des Affaires bruxelloises et les Secrétaires d'Etat en ce qui concerne les aspects régionaux de la politique générale.

b) Le Ministre des Affaires bruxelloises et les Secrétaires d'Etat font au Ministre des Travaux publics toutes propositions et suggestions qu'ils jugent utile en cette matière.

6. Responsabilité politique.

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

7. Relations internationales.

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

Néanmoins, pour les affaires dont l'objet est localisé intégralement dans la région flamande, la région wallonne ou la région bruxelloise, de telles relations sont établies avec le Ministre des Affaires bruxelloises et l'un ou l'autre des

bij het overmaken van het dossier. In dat geval maken de Minister van Brusselse aangelegenheden en de Staatssecretarissen het dossier over aan de Minister van Openbare Werken.

b) De dossiers die een advies of voorwaarden bevatten voorgesteld hetzij door de besturen van het Departement van Openbare Werken hetzij door instellingen van openbaar nut of door intercommunale verenigingen voor autosnelwegen waarover de Minister van Openbare Werken de controle voert en die de sub 2 opgesomde aangelegenheden niet rechtstreeks behandelen, zullen, voordat een beslissing wordt genomen, het voorwerp uitmaken van een voorafgaand overleg met de Minister van Openbare Werken.

De Minister van Brusselse aangelegenheden en de Staatssecretarissen zullen niet afwijken van de beslissing die de Minister van Openbare Werken na overleg genomen heeft.

5. Bevoegdheden en taken van de Minister van Openbare Werken.

a) De Minister van Openbare Werken is verantwoordelijk voor het algemeen beleid en voor de organisatie van het Departement en zulks in het kader van het regeringsbeleid. Hij preciseert het te volgen beleid in Kabinetsnota's en nota's van algemeen beleid die ter kennis worden gebracht van de Staatssecretarissen en van het Bestuur.

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

b) De Minister van Brusselse aangelegenheden en de Staatssecretarissen doen aan de Minister alle voorstellen en suggesties die zij in dat verband nuttig oordelen.

6. Politieke verantwoordelijkheid.

De Minister van Openbare Werken en de Minister van Brusselse aangelegenheden en de Staatssecretarissen dragen elk voor zich de politieke verantwoordelijkheid van hun beslissingen. De solidaire verantwoordelijkheid kan slechts worden ingeroepen wanneer het advies van de Minister van Openbare Werken gevraagd zijnde, de beslissing van de Minister van Brusselse aangelegenheden of van de Staatssecretaris conform is met dit advies.

7. Internationale betrekkingen.

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

Voor de zaken waarvan het voorwerp evenwel integraal gelokaliseerd is in het Vlaamse, in het Waalse gewest of het gewest Brussel worden dergelijke betrekkingen evenwel tot stand gebracht met de Minister van Brusselse aangelegen-

Secrétaires d'Etat, selon les modalités fixées par le Ministre des Travaux publics pour chaque cas.

8. *Gestion des crédits.*

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

a) Les crédits relatifs aux zonings industriels, artisanaux et de service seront répartis selon la clé de répartition fixée en matière d'expansion économique régionale (Ministère des Affaires économiques). L'engagement des dépenses est de l'initiative du Ministre des Affaires bruxelloises et des Secrétaires d'Etat, chacun pour sa région.

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

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

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

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

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

heden en de een of de andere Staatssecretaris volgens modaliteiten die door de Minister van Openbare Werken voor elk geval worden vastgelegd.

8. *Beheer van de kredieten.*

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

a) De kredieten betreffende de zones voor industriële ondernemingen, voor ambachtelijke ondernemingen en voor de dienstensector worden verdeeld volgens de verdelingsleutel vastgesteld inzake regionale economische expansie (Ministerie van Economische Zaken). De vastlegging van de uitgaven geschiedt op initiatief van de Minister van Brusselse aangelegenheden en van de Staatssecretarissen, ieder voor hun gewest.

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

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

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

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

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

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

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

a) Le Ministre des Affaires bruxelloises rédige et signe les Notes au C.M.C.E.S. ayant trait aux zonings industriels, artisanaux et de service. Les Secrétaires d'Etat rédigent et signent conjointement avec les Secrétaires d'Etat à l'Economie régionale flamande et wallonne les Notes au C.M.C.E.S. ayant trait aux zonings industriels, artisanaux et de service, ainsi que l'assainissement des sites charbonniers.

Ils les adressent au Ministre des Travaux publics qui les transmet au C.M.C.E.S. en y joignant éventuellement une Note d'observations, dont copie est envoyée au Ministre des Affaires bruxelloises ou au Secrétaire d'Etat.

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

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

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

10. Coordination des activités.

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

11. Commission permanente de contact.

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

Le Ministre des Travaux publics en désigne le président et le secrétaire.

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

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

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

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

a) De Minister van Brusselse aangelegenheden stelt de nota's op voor het M.C.E.S.C. in verband met de zones voor industriële ondernemingen, voor ambachtelijke ondernemingen en voor de dienstensector en ondertekent ze. De Staatssecretarissen stellen samen met de Staatssecretarissen voor Vlaamse en Waalse Streekeconomie de nota's op voor het M.C.E.S.C. betreffende de zones voor industriële ondernemingen, voor ambachtelijke ondernemingen en voor de dienstensector, alsmede de gezondmaking van de steenkolenvestigingen, en ondertekenen ze samen met hen.

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

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

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

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

10. Coördinatie van de werkzaamheden.

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

11. Vaste Contactcommissies.

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

De Minister van Openbare Werken duidt de voorzitter en de secretaris ervan aan.

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

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

12. *Réorganisation administrative.*

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

La réorganisation se fera en accord avec le Ministre des Affaires bruxelloises et les Secrétaires d'Etat.

Le présent protocole a été arrêté de commun accord à Bruxelles.

Le Ministre des Travaux publics,

A. CALIFICE.

Le Ministre des Affaires bruxelloises,

G. CUDELL.

*Le Secrétaire d'Etat à l'Aménagement du Territoire
et au Logement,
(Région wallonne)*

A. DUBOIS.

*Le Secrétaire d'Etat à l'Aménagement du Territoire
et au Logement,
(Région flamande)*

M. VANDEWIELE.

12. *Administratieve reorganisatie.*

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

De reorganisatie zal gebeuren met het akkoord van de Minister van Brusselse aangelegenheden en van Staatssecretarissen.

Dit protocol werd in gemeen overleg vastgesteld te Brussel op door

De Minister van Openbare Werken,

A. CALIFICE.

De Minister van Brusselse aangelegenheden,

G. CUDELL.

*De Staatssecretaris voor Ruimtelijke Ordening
en Huisvesting,
(Waalse gewest)*

A. DUBOIS.

*De Staatssecretaris voor Ruimtelijke Ordening
en Huisvesting,
(Vlaamse gewest)*

M. VANDEWIELE.

ANNEXE III.

Nombres d'habitations sociales construites.

BIJLAGE III.

Aantal gebouwde sociale woningen.

	1971 — 1971	1972 — 1972	Prévisions 1973 (Plan III) — Vooruitzichten 1973 (Plan 1973)
Société Nationale du Logement. — Nationale Maatschappij voor de Huisvesting.	9.712	12.926	12.120
Société Nationale Terrienne. — Nationale Maatschappij voor de kleine Land-eigendom	2.817	4.684	4.000

Primes à la construction.

Bouwpremies.

	Nombre de demandes — Aantal aanvragen	Promesses — Beloften	Décaissements — Uitgaven
1971	14.507	14.517	16.224
1972	40.879 ⁽¹⁾	18.146	14.009

⁽¹⁾ 20.899 demandes de primes ont été introduites en décembre 1972, dernier mois ayant précédé la suppression de la prime conjoncturelle. — 20.899 premie aanvragen werden ingediend in december 1972, laatste maand voor de afschaffing van de conjoncturele premie.

Primes à l'achat.

Aankoop premies.

	Nombre de demandes — Aantal aanvragen	Promesses — Beloften	Décaissements — Uitgaven
1971	3.236	3.363	3.636
1972	5.170	4.202	3.023

Lutte contre les taudis.

Krotopruiming.

	1971 — 1971	1972 — 1972
--	-------------------	-------------------

Allocations de démolition. — Slooptoelagen.

Demandes. — Aanvragen	1.327	2.478
Décaissements. — Uitgaven	1.588	1.531

Primes d'assainissement. — Saneringspremies.

Demandes. — Aanvragen	1.666	3.219
Décaissements. — Uitgaven	1.032	975

Reconnaissances d'insalubrité. — Ongczonderkenningen

1. Sociétés. — Maatschappijen :

Demandes. — Aanvragen	2	1
Nombre d'habitations. — Aantal woningen	43	2

2. Communes. — Gemeenten :

Demandes. — Aanvragen	118	123
Nombre d'habitations. — Aantal woningen	1.072	1.794

ANNEXE VIII.

Réponses écrites reçues après la fin
des débats.

1. Au mois de décembre dernier, le Ministre de l'époque a pris des décisions pour le plan de la région de Brugge-Zeebrugge, après consultation des autorités communales et d'autres autorités locales.

Ces décisions, qui concernent toute la région en cause et pas seulement le port, seront-elles intégralement exécutées ?

Selon le Ministre, la décision de son prédécesseur relative au plan structurel de Bruges demeure et ce dernier sera donc réalisé au cours des années à venir.

Quant à l'exécution de ce plan, les compétences se répartissent comme suit :

— Routes.

— L'autoroute A71, la voie express Blauwe Toren - Sint-Andries - Sint-Michiels - Torhout, la prolongation de la voie express Hoefijzerlaan - A71 relèvent de la compétence de l'I.V.A.W. (Association intercommunale pour les autoroutes de Flandre occidentale) et doivent être réalisées en priorité. Les modalités d'exécution sont de la compétence du conseil d'administration.

— Les autres routes sont à charge du Fonds des Routes.

— Voies navigables.

La percée nord en amont de Bruges est à charge de l'Administration des Voies navigables.

Le calendrier relatif aux deux derniers points est toujours à l'étude.

2. Dans le projet de plan quinquennal 1974-1978 il est prévu d'affecter un premier crédit de 100 millions en 1978 à la réalisation du canal Mendonk-Tielrode (reliant le canal Gand - Terneuzen à l'Escaut à hauteur de Temse).

Le tracé en est encore à l'étude. La décision de construire ce canal émane du Ministre précédent.

En réponse à la question parlementaire n° 135 (*Questions et Réponses de la Chambre*, du 10 avril 1973), le Ministre a déclaré qu'il ne pouvait encore rien dire de définitif au sujet de ces travaux.

3. Est-il possible de subsidier l'achat par les communes ou les provinces de terrains constituant des espaces verts existants afin de les rendre publics ? Il semble qu'aucune procédure ne soit au point. Par ailleurs, l'Etat achète éventuellement des espaces verts, mais aucune règle ni aucun critère ne semblent présider à ces acquisitions.

Une note complète donnant toutes les possibilités et tous les critères est demandée.

BIJLAGE VIII.

Schriftelijke antwoorden
ontvangen na het einde van de bespreking.

1. In de maand december jl. heeft de toenmalige Minister beslissingen genomen voor het plan van streek Brugge-Zeebrugge, na raadpleging van de gemeentelijke overheden en van andere plaatselijke autoriteiten.

Zullen die beslissingen, die betrekking hebben op de gehele voornoemde streek en niet alleen op de haven, geheel worden uitgevoerd ?

Volgens de Minister blijft de beslissing van zijn voorganger aangaande het structuurplan van Brugge behouden en dit plan zal dus in de loop der volgende jaren verwezenlijkt worden.

Wat deze uitvoering betreft, worden de bevoegdheden als volgt samengesteld :

— Wegen.

— De autosnelweg A71; de expressweg Blauwe Toren - Sint-Andries - Sint-Michiels - Torhout; de expressweg verlengde Hoefijzerlaan - A71 vallen onder bevoegdheid van de I.V.A.W. en zijn prioritair. De uitvoeringsmodaliteiten vallen onder bevoegdheid van de raad van beheer.

— De overige wegen zijn ten laste van het Wegenfonds.

— Waterwegen.

De noorderdoorsteek boven Brugge is ten laste van het Bestuur der Waterwegen.

Wat de timing van de laatste twee punten betreft, is het onderzoek nog bezig.

2. In het ontwerp van vijfjarenplan 1974-1978 is een eerste krediet van 100 miljoen voorzien in 1978 voor het kanaal Mendonk-Tielrode (verbinding van het kanaal Gent-Terneuzen met de Schelde ter hoogte van Temse).

Het tracé is nog ter studie. De beslissing voor dit kanaal is genomen door de vorige Minister.

In antwoord op de parlementaire vraag nr. 135 (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, van 10 april 1973) heeft de Minister gezegd dat hij nog niets definitiefs kon zeggen over deze werken.

3. Is het mogelijk dat de gemeenten of provincies de aankoop subsidiëren van terreinen die bestaande groene ruimten vormen om er een openbaar karakter aan te geven ? Geen enkele procedure schijnt geregeld te zijn. De Staat koopt trouwens in voorkomend geval groene ruimten, maar geen enkele regel noch criterium schijnt ten grondslag te liggen aan die aankopen.

Er wordt een volledige nota gevraagd met vermelding van alle mogelijkheden en van alle criteria.

Dans sa réponse le Ministre signale que l'article 63.10 — Subsidies aux administrations subordonnées pour l'acquisition d'espaces verts publics — fut créé en 1967 par son prédécesseur. Jusqu'à présent, tous ces subsides ont été accordés par le truchement d'un arrêté royal particulier en l'absence de réglementation organique.

Cet article fut créé principalement pour sauvegarder les espaces verts existants (déboisement, lotissement, etc.) et pour la récréation passive.

En 1971, l'article budgétaire fut étendu afin de permettre le subside pour des terrains destinés à l'aménagement d'espaces verts publics.

Entre-temps, un projet d'arrêté organique est à l'étude sous forme d'arrêté modificatif à l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949.

Le taux du subside prévu varie entre 35 et 65 p.c. de la valeur estimée, à l'exclusion des parties bâties du bien immobilier. L'estimation est faite par le Comité d'acquisition ou par le receveur de l'Enregistrement et des Domaines.

Actuellement, le Ministre seul décide de l'octroi des subsides après avis du Service du Plan Vert, du Service de la Politique générale de l'Aménagement du Territoire et du Service de l'Inspection des Finances.

L'accord du Secrétaire d'Etat au Budget est requis par la réglementation (art. 6 de l'arrêté royal du 5 octobre 1961).

Depuis la création de l'article 63.10, environ 60 millions de subsides ont été liquidés et 80 millions sont au stade de l'engagement.

Les demandes, au stade de l'enquête, portent sur 200 millions environ.

La demande de subsides doit être adressée à M. le Ministre et le dossier doit comporter les documents suivants :

- Extraits du plan cadastral de la zone verte,
- Rapport d'estimation de la zone verte par le receveur de l'Enregistrement et des Domaines ou par le Comité d'Acquisition,
- Délibération du conseil communal affectant les terrains comme espaces verts publics et demandant les subsides aux Travaux publics et reprenant les conditions d'octroi suivantes :
 - la zone verte devra être rendue accessible au public gratuitement;
 - la destination devra être précisée sur un plan particulier d'aménagement communal qui doit être adopté par le conseil communal dans un délai d'un an à partir de la date d'octroi du subside; aucune partie de la zone ne peut être soustraite à la destination envisagée; si l'administration communale décidait malgré tout de modifier l'affectation, le montant du subside valorisé devrait être remboursé à l'Etat;

In zijn antwoord zegt de Minister dat artikel 63.10 — Toelagen aan de ondergeschikte besturen voor de aankoop van openbare groene ruimten en van terreinen bestemd voor de aanleg van openbare groene ruimten — in 1967 werd ingevoerd door zijn voorganger. Totnogtoe zijn al die toelagen verleend op grond van een bijzonder koninklijk besluit, bij ontstentenis van een organieke regeling.

Dat artikel werd vooral in het leven geroepen om de bestaande groene ruimten te vrijwaren (ontbossing, verkaveling, enz.) en voor de passieve recreatie.

In 1971 werd het begrotingsartikel uitgebreid om de subsidiëring mogelijk te maken voor terreinen bestemd voor de aanleg van openbare groene ruimten.

Ondertussen is een ontwerp van organiek besluit in studie in de vorm van een besluit tot wijziging van het besluit van de Regent van 2 juli 1949.

De grootte van de verleende toelage schommelt tussen 35 en 65 pct. van de geschatte waarde, met uitsluiting van de gebouwde gedeelten van het onroerend goed. De schatting wordt gedaan door het Aankoopcomité of door de ontvanger van Registratie en Domeinen.

Thans beslist alleen de Minister over de toekenning van de subsidies, na advies van de Dienst voor het Groene Plan, van de Dienst Algemene Politiek van de Ruimtelijke Ordening en van de Inspectiedienst van Financiën.

De goedkeuring van de Staatssecretaris voor Begroting is door de reglementering vereist (art. 6 van het koninklijk besluit van 5 oktober 1961).

Sedert de invoering van artikel 63.10, is ongeveer 60 miljoen aan toelagen uitbetaald en 80 miljoen is in de fase van vastlegging.

De aanvragen, in het stadium van onderzoek, hebben betrekking op ongeveer 200 miljoen.

De aanvraag om toelagen moet worden gericht tot de Minister en het dossier moet de volgende stukken bevatten :

- Uittreksel uit het kadastraal plan van de groenzone,
- Schattingsverslag over de groenzone door de ontvanger van de Registratie en Domeinen of door het Aankoopcomité,
- Beslissing van de gemeenteraad waarbij de terreinen worden bestemd tot openbare groene ruimten, waarbij de toelagen worden aangevraagd bij Openbare Werken en waarbij de onderstaande toekenningsvoorwaarden in acht worden genomen :
 - de groenzone moet gratis toegankelijk worden gemaakt voor het publiek;
 - de bestemming moet nader worden aangegeven in een gemeentelijk bijzonder plan van aanleg dat door de gemeenteraad moet worden goedgekeurd binnen een jaar na de dag van toekenning der subsidie; geen enkel deel van de groenzone mag aan de in uitzicht gestelde bestemming worden onttrokken; indien het gemeentebestuur ondanks alles zou besluiten tot wijziging van de bestemming, dan moet het bedrag van de gevaloriseerde toelage aan de Staat worden terugbetaald;

— tous les actes de gestion et les travaux dont l'exécution serait de nature à compromettre l'existence d'une partie des zones vertes, notamment le déboisement, l'abattage d'arbres à haute futaie, le défrichement, la modification de la végétation ou du relief, doivent être approuvés par le Service de la Politique générale et par le Service du Plan Vert; chaque année, il y aura lieu d'établir un programme de gestion reprenant les prévisions pour les cinq ans à venir; le programme de gestion doit être soumis à l'approbation du Service du Plan Vert, avant le premier décembre de l'année précédant l'année d'activité; la gestion de la zone est à charge de la province ou de la commune;

— la zone ne peut pas être grevée de servitudes;

— les terrains nus devront être plantés endéans les trois ans.

Si ces conditions ne sont pas respectées, l'Etat peut exiger la restitution du subside.

D'autre part, l'article budgétaire 71.09 — Acquisition d'espaces verts publics — permet à l'Etat d'acquérir des espaces verts d'intérêt national ou des terrains nécessaires à l'extension des parcs qui sont sous sa gestion.

Les dépenses imputées à cet article, depuis 1970, sont d'ailleurs relativement faibles (moins de 30 millions).

4. Liaison Escaut-Rhin : où en est le projet ? Où en sont les réalisations ? Quels sont les résultats des derniers contacts pris par le Secrétaire d'Etat à la politique portuaire ?

Tous les travaux importants de la liaison Escaut-Rhin effectués sur le territoire néerlandais ont été adjugés et la plupart sont en cours d'exécution.

Selon le programme préparé par le « Rijkswaterstaat » des Pays-Bas, ce nouveau canal de jonction international doit être ouvert à la navigation au mois de mai 1975.

Sur le territoire belge, tous les travaux importants ont également été adjugés et sont en voie de réalisation. Ils seront terminés en même temps que les travaux entrepris sur le territoire néerlandais.

La navigation sera toutefois soumise à certaines restrictions, en fonction de la profondeur d'eau et la hauteur sous les ponts, étant donné que le bief inférieur du nouveau canal subira l'action de la marée tant que la « Oosterschelde » ne sera pas fermée.

Selon les prévisions, la fermeture de cette dernière et la suppression des restrictions à la navigation interviendront en 1978.

5. Démolition des bunkers à la côte : une réponse détaillée est demandée. Il existe également d'autres fortifications désaffectées, notamment en Wallonie. Quand va-t-on procéder à leur démolition ?

— alle daden van beheer en alle werken waarvan de uitvoering het bestaan van een gedeelte van de groenzones in het gedrang zou kunnen brengen, met name de ontbossing, het vellen van hoge bomen, de ontginning, de wijziging van de plantengroei of van het reliëf, moeten worden goedgekeurd door de Dienst van de Algemene Politiek en door de Dienst voor het Groene Plan; elk jaar moet een beheersprogramma worden opgesteld waarin de vooruitzichten voor de vijf volgende jaren worden opgenomen; het beheersprogramma moet aan de Dienst voor het Groene Plan ter goedkeuring worden voorgelegd vóór 1 december van het jaar dat aan het activiteitsjaar voorafgaat; het beheer van de zone komt voor rekening van de provincie of van de gemeente;

— de zone mag niet met erfdienstbaarheden worden bezwaard;

— blote gronden moeten binnen drie jaar worden beplant.

Worden deze voorwaarden niet nageleefd, dan kan de Staat eisen dat de toelage wordt teruggeven.

Anderzijds maakt het begrotingsartikel 71.09 — Aankoop van gronden voor de aanleg van openbare groene ruimten — het mogelijk dat de Staat groene ruimten van nationaal belang verwerft of de nodige gronden koopt voor de uitbreiding van de parken onder zijn beheer.

De uitgaven sedert 1970, aangerekend op dit artikel, zijn trouwens betrekkelijk gering (minder dan 30 miljoen).

4. Schelde-Rijnverbinding : Hoeveel staat het met het project ? En hoeveel met de uitvoering ? Wat zijn de resultaten van de laatste contacten die de Staatssecretaris voor Havenbeleid heeft gehad ?

Alle belangrijke werken van de Schelde-Rijnverbinding op Nederlands grondgebied zijn aanbesteed en de meeste ervan in uitvoering.

Deze nieuwe internationale verbindingsweg moet, volgens het door de Nederlandse Rijkswaterstaat opgesteld programma, in mei 1975 voor de scheepvaart worden opgesteld.

Op Belgisch grondgebied zijn eveneens alle belangrijke werken aanbesteed en in uitvoering. Zij zullen gelijktijdig met die op Nederlands grondgebied klaar komen.

De vaarmogelijkheden zullen evenwel van waterdiepte en hoogte onder de bruggen beperkt zijn, wegens het feit dat het benedenpand van de nieuwe vaarroute aan tij zal onderhevig zijn zolang de Oosterschelde niet zal zijn afgesloten.

De afsluiting van de Oosterschelde en de opheffing van de vaarbeperking zullen naar alle voorzieningen in 1978 een feit zijn.

5. Slopen van bunkers aan de kust : een gedetailleerd antwoord wordt gevraagd. Ook op andere plaatsen, met name in Wallonië, zijn er nog vestingwerken die niet meer worden gebruikt. Wanneer zullen die worden gesloopt ?

La démolition d'ouvrages militaires de la dernière guerre qui jalonnent le littoral ne concerne pas uniquement les bunkers proprement dits mais aussi les tranchées renforcées, les plate-formes de tir et nids de tir fortifiés. Actuellement des entreprises sont encore en cours en vue de démolir un cubage de 50.000 m³.

L'on estime qu'il faut encore détruire dans la région côtière :

— 40.000 m³ situés dans le domaine public et privé de l'Etat;

— un certain nombre de mètres cubes situés sur des terrains privés, qu'il importe de faire disparaître pour des raisons de sécurité ou d'esthétique urbaine, ou pour permettre l'exécution de plans d'aménagement urbain.

Le rythme des travaux de démolition dépend d'une part des disponibilités en matière de crédits, d'autre part, de la possibilité d'évacuation des décombres, en effet, il ne sert pas à grand-chose, de démolir des bunkers enfouis, pour ensuite accumuler les décombres en tas beaucoup plus inesthétiques et plus volumineux encore. Le Ministre s'efforce d'utiliser au mieux ces décombres, par exemple pour les fondations de routes, dans la construction de jetées, de murs de quai, de digues de mer et de perrés de canaux. Ces travaux nécessitent cependant des crédits.

En matière de démolition, priorité est évidemment donnée aux ouvrages qui mettent en danger la sécurité publique.

En ce qui concerne la démolition d'autres fortifications désaffectées, le Ministre peut intervenir dans les cas suivants :

— si les ouvrages sont situés sur le domaine public des provinces et communes, le coût de leur démolition peut être pris en charge à 100 p.c. par l'Etat en application de la loi du 6 juillet 1948 (réparations des dommages de guerre aux biens d'utilité publique) sur le vu du dossier à constituer et à introduire suivant le cas, par la province ou la commune intéressée; l'octroi de l'intervention financière du département est évidemment fonction des disponibilités budgétaires;

— la démolition en raison du bon aménagement et de la restauration du site, d'ouvrages militaires — en particulier de « bunkers » sis sur la propriété de personnes physiques ou morales privées peut être pris en charge à 100 p.c. par le département, en vertu des dispositions de l'article 51.03 de la loi budgétaire et ce dans les limites des crédits disponibles. Il appartient aux intéressés d'introduire leur demande au Ministère des Travaux publics — Administration des travaux subsidés et de la reconstruction.

6. Quant va-t-on améliorer les conditions de travail des employés occupés dans le bâtiment des Archives ?

Le dépôt d'archives des Archives générales du Royaume — représentant 75 km de rayonnages — occupe 9 étages. Il a été conçu pour être à l'abri des vols. Il n'est pas doté d'un éclairage naturel car il ne faut pas perdre de vue que la lumière solaire est néfaste pour la conservation des archives. Il est équipé, par contre, d'une installation de conditionnement d'air.

De sloping van oorlogsconstructies langs de kust betreft niet alleen de eigenlijke bunkers, doch ook de versterkte loopgrachten, schietplatformen of schietnesten. Momenteel zijn nog aannemingen aan de gang tot afbraak van een 50.000 m³.

Naar schatting moeten dan verder in de kuststrook afgebroken worden :

— 40.000 m³ op openbaar en privaat Staatsdomein;

— een zekere hoeveelheid op private gronden, en wel om redenen van veiligheid, stedschoon of voor de uitvoering van plannen van stedenbouwkundige aanleg.

Het tempo van de slopingswerken is enerzijds functie van de kredieten die ter beschikking kunnen gesteld worden, anderzijds van de mogelijkheid voor het bergen van het puin. Het baat inderdaad niet veel, ingegraven bunkers af te breken om de puinen nadien in veel grotere afzichtelijke hopen op te stapelen. De Minister streeft ernaar deze puinen nuttig te gebruiken, zoals in de funderingen van wegen, in de constructie van strandhoofden, kaaimuren, zeedijken, kanaalglooiingen, enz. Voor deze werken moeten dan evenwel kredieten beschikbaar zijn.

Uiteraard wordt, voor de afbraak, prioriteit gegeven aan de oorlogsconstructies die de openbare veiligheid in gevaar brengen.

Bij de afbraak van andere vestingwerken die niet meer worden gebruikt, kan de Minister in de volgende gevallen overheidssteun verlenen :

— indien die werken gelegen zijn op het openbaar domein van provincies en gemeenten kan de Staat, met toepassing van de wet van 6 juli 1948 (herstel van oorlogsschade aan goederen van openbaar nut), voor 100 pct. bijdragen in de kosten van die afbraak na kennismaking van het dossier dat moet worden samengesteld en voorgelegd door de betrokken provincie resp. gemeente; de toekenning van overheidssteun is vanzelfsprekend afhankelijk van de beschikbare middelen op de begroting;

— indien militaire vestingen, en in het bijzonder « bunkers » op het eigendom van particulieren en privaatrechtelijke rechtspersonen, moeten worden gesloopt ten behoeve van de ruimtelijke ordening en de restauratie van het landschap, kan het departement volgens de bepalingen van artikel 51.03 van de begrotingswet voor 100 pct. bijdragen in de kosten van de afbraak voor zover daartoe gelden beschikbaar zijn. De betrokkenen moeten hun aanvraag indienen bij het Ministerie van Openbare Werken, Bestuur van gesubsidieerde werken en wederopbouw.

6. Wanneer worden de arbeidsvoorwaarden verbeterd van de bedienden die werkzaam zijn in het Archiefgebouw ?

Het archiefdepot van het Algemeen Rijksarchief, dat 75 km boekenplanken vertegenwoordigt, beslaat 9 verdiepingen. Het is ontworpen om bescherming te bieden tegen diefstal. Er is geen natuurlijke verlichting, omdat het zonlicht noodlottig is voor de bewaring van archiefstukken. Het beschikt daarentegen wel over een installatie van luchtverversing.

Le dépôt d'archives n'est pas encore en service. Il le sera après le déménagement des collections (45 km courants) et cela progressivement à partir de 1974.

En ce qui concerne le personnel permanent, 20 à 25 gardes des collections y travailleront en permanence.

Il s'y ajoutera probablement des archivistes (grade universitaire) par suite du manque de salles de documents. Ces dernières salles sont en effet prévues dans le programme de l'extension du bâtiment en question.

Pour revenir au problème du manque d'éclairage naturel, les banques en connaissent un identique avec leurs chambres fortes. Mais là, le personnel touche une prime mensuelle.

La même question de prime se posera pour le personnel des Archives générales du Royaume.

Het archiefdepot is nog niet in gebruik. Dat zal gebeuren na het verhuizen van de verzamelingen (45 strekkende km) en wel geleidelijk vanaf 1974.

Wat het vast personeel betreft, er zullen permanent 20 à 25 bewakers van de verzamelingen werken.

Daar zullen waarschijnlijk archivariissen bijkomen (universitaire graad) als gevolg van het ontbreken van documentenzalen. Deze zijn namelijk voorzien in het programma voor uitbreiding van het desbetreffende gebouw.

Om terug te komen op het probleem van het gebrek aan natuurlijk licht, willen wij erop wijzen dat de banken hetzelfde probleem kennen met hun kluizen. Maar daar ontvangt het personeel een maandpremie.

Hetzelfde premieprobleem zal rijzen voor het personeel van het Algemeen Rijksarchief.

(78)

N° 261

1972 - 1973

Wegverkeer 1971

Circulation routière 1971

Cfr. 35 mm.

6 plans