

BELGISCHE SENAAAT**ZITTING 1974-1975**

12 FEBRUARI 1975.

Begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1975 en wetsontwerp houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1974.

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE OPENBARE WERKEN,
DE RUIMTELIJKE ORDENING
EN DE HUISVESTING UITGEBRACHT
DOOR DE HEER HANIN.**

INHOUDSTAFEL.

	Bladz.
<i>Uiteenzetting van de Minister van Openbare Werken . . .</i>	3
<i>Mededeling van de Minister van Brusselse Aangelegenheden .</i>	30

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Bogaert, voorzitter, Akkermans, Cathenis, Claeys, Coppens, Cornet d'Elzjus, Cristel, Demuyter, De Seranno, Dhooge, Donnay, Gerits, Goffart, Herbage, Hercot, Lecoq, Maes, Tilquin, Van Hoeylandt, Van Ooteghem, Van Rompaey en Hanin, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Delforge en Mesotten.

R. A 10029

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

5-XVI (1974-1975) : N° 1 : Begroting.

R. A 10036

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

6-XVI (1974-1975) : N° 1 : Ontwerp.

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1974-1975**

12 FEVRIER 1975.

Budget du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1975 et projet de loi ajustant le budget du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1974.

RAPPORT

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRAVAUX PUBLICS,
DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
ET DU LOGEMENT
PAR M. HANIN.**

SOMMAIRE.

	Pages
<i>Exposé du Ministre des Travaux publics</i>	3
<i>Communication du Ministre des Affaires bruxelloises . . .</i>	30

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. Bogaert, président; Akkermans, Cathenis, Claeys, Coppens, Cornet d'Elzjus, Cristel, Demuyter, De Seranno, Dhooge, Donnay, Gerits, Goffart, Herbage, Hercot, Lecoq, Maes, Tilquin, Van Hoeylandt, Van Ooteghem, Van Rompaey et Hanin, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Delforge et Mesotten.

R. A 10029

Voir :

Document du Sénat :

5-XVI (1974-1975) : N° 1 : Budget.

R. A 10036

Voir :

Document du Sénat :

6-XVI (1974-1975) : N° 1 : Projet.

	Bladz.		Pages
<i>Algemene bespreking :</i>	32	<i>Discussion générale :</i>	32
A. Algemene problemen	33	A. Problèmes généraux	33
B. Autosnelwegen en andere wegen	37	B. Autoroutes et autres routes	37
C. Infrastructuur van de zeehavens en de toegangswegen tot de zee	54	C. Infrastructure des ports de mer et des voies d'accès à la mer	54
D. Waterwegen	63	D. Voies navigables	63
E. Gebouwen	72	E. Bâtiments	72
F. Stedebouw en ruimtelijke ordening	75	F. Urbanisme et aménagement du territoire	75
G. Huisvesting	84	G. Logement	84
<i>Bespreking van de artikelen</i>	94	<i>Discussion des articles</i>	94
Beschouwingen en stemmingen	96	Considérations et votes	96
<i>Bijlagen :</i>		<i>Annexes :</i>	
A. Nota van de Minister van Openbare Werken betreffende de verdeelsleutel van de gewestelijke kredieten . . .	101	A. Note du Ministre des Travaux publics concernant les clés de répartition régionale	101
B. Nota van de Minister van Openbare Werken betreffende de uitvoeringsmaatregelen inzake preregionalisering .	107	B. Note du Ministre des Travaux publics concernant les mesures d'exécution en matière de preregionalisation .	107
C. Nota van de Minister van Openbare Werken betreffende de parallelle kredieten	109	C. Note du Ministre des Travaux publics concernant les crédits parallèles	109
D. Nota van de Minister van Openbare Werken betreffende de stadskernvernieuwing	118	D. Note du Ministre des Travaux publics concernant la rénovation urbaine	118
E. Antwoorden van de Minister van Brusselse Aangelegenheden	125	E. Réponses du Ministre des Affaires bruxelloises . . .	125
F. Aanvullend antwoord van de Staatssecretaris betreffende de ruimtelijke studie van de Belgische kuststreek . .	127	F. Réponse complémentaire du Secrétaire d'Etat concernant l'étude de l'aménagement du territoire des zones maritimes belges	127
G. Errata medegedeeld door de Regering	128	G. Errata communiqués par le Gouvernement	128
H. Opmerkingen van het Rekenhof	129	H. Remarques de la Cour des comptes	129
I. Antwoorden ingekomen na de goedkeuring van het verslag	130	I. Réponses reçues après le vote du rapport	130

UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN.

Inleiding.

Het investeringsprogramma van het Ministerie van Openbare Werken voorziet :

- 31 miljard 117 miljoen voor de budgettaire sector;
- 17 miljard 704 miljoen voor de extra-budgettaire sector;
- 3 miljard 200 miljoen voor het Fonds voor de economische expansie.

In vergelijking met 1974 zijn de kredieten voor de budgettaire sector op hetzelfde niveau behouden, al zijn de cijfers verschillend (32 miljard 181 miljoen voor 1974 tegen 31 miljard 117 miljoen dit jaar).

Dit verschil is verklaarbaar, enerzijds door het overhevelen in 1975 van bepaalde artikelen van de buitengewone begroting 1974 naar de lopende uitgaven 1975 (664 miljoen), anderzijds door de schrapping van het bijkomende selectief programma van 400 miljoen.

Het programma voor de extra-budgettaire sector bleef hetzelfde als in 1974.

Het Fonds voor de Economische Expansie wordt een aanzienlijke verhoging toegekend, namelijk 1 miljard 400 miljoen.

Het investeringsprogramma van de nationale maatschappijen voor de bouw van sociale woningen en de tegemoetkomingen ten behoeve van het Huisvestingsfonds van de Bond der Grote Gezinnen werden eveneens aanzienlijk verhoogd en bedragen voor 1975 17 miljard 500 miljoen tegen 15 miljard 585 miljoen in 1974.

De Regering is vast besloten deze bedragen voor 100 pct. te benutten. Daarenboven wordt een bijkomende conjunctuurschijf van 10 pct. voorzien, zo aan de voorwaarden van een economische heropleving is voldaan. Welke domeinen komen eventueel voor deze tussenkomst in aanmerking? Hierover is formeel nog niets beslist.

Aan de geregionaliseerde begrotingen, inzonderheid wat betreft de materies die Openbare Werken betreffen : huisvesting, ruimtelijke ordening en de economische expansie, wordt gewerkt. Zij kunnen binnen afzienbare tijd worden voltooid.

Het investeringsprogramma van het departement wordt in de hiernavolgende tabel weergegeven.

De eerste delen hebben betrekking op de investeringsuitgaven voor 1971, 1972, 1973 en 1974. Het laatste deel bevat de bedragen die voor 1975 worden voorgesteld.

De uitgaven dekken zowel de budgettaire als de extra-budgettaire sector.

EXPOSE DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Introduction.

Le programme d'investissements du Ministère des Travaux publics a été fixé comme suit :

- 31 milliards 117 millions pour le secteur budgétaire;
- 17 milliards 704 millions pour le secteur débudgétisé;
- 3 milliards 200 millions pour le Fonds d'expansion économique.

Par comparaison avec 1974, les investissements du secteur budgétaire sont restés identiques, quoique les chiffres soient différents (32 milliards 181 millions en 1974 contre 31 milliards 117 millions cette année).

Cette différence s'explique, d'une part, par le passage en 1975 de certains articles du budget extraordinaire 1974 aux dépenses courantes 1975 (664 millions) et, d'autre part, par la suppression du programme sélectif complémentaire de 400 millions.

Le programme du secteur débudgétisé est resté le même qu'en 1974.

Quant au Fonds d'expansion économique, il bénéficie d'un accroissement très important, soit 1 milliard 400 millions.

Le programme d'investissements des sociétés nationales de construction de logements sociaux et les interventions du Fonds du logement de la Ligue des Familles nombreuses ont également été considérablement augmentés, passant de 15 milliards 585 millions en 1974 à 17 milliards 500 millions en 1975.

Outre ces données chiffrées, il convient de faire remarquer que le Gouvernement est décidé à libérer ces montants à 100 p.c. Bien plus, une tranche conjoncturelle de 10 p.c. sera engagée, si les conditions d'une relance économique se trouvent réunies. Mais il est évident que les domaines où cette intervention se produira éventuellement ne sont pas encore formellement déterminés.

En ce qui concerne les budgets régionalisés, et plus spécialement les matières qui concernent les travaux publics, à savoir le logement, l'aménagement du territoire et l'expansion économique, les travaux se poursuivent et seront terminés dans un avenir proche.

Le programme d'investissement du département est repris au tableau ci-après.

Les premières parties de ce tableau concernent les dépenses d'investissements de 1971, 1972, 1973 et 1974. La dernière a trait aux chiffres proposés pour 1975.

Ces dépenses concernent aussi bien le secteur budgétaire que le secteur extra-budgettaire.

	1971		1972			1973		1974		1975
	Aangepast programma — Programme adapté	Verwezenlijkingen — Réalisa-tions	Aangepast basis-programma — Programme de base adapté	Conjuctu-reel programma — Programme conjoncturel	Verwezenlijkingen — Réalisa-tions	Aangepast basis-programma — Programme de base adapté	Verwezenlijkingen — Réalisa-tions	Aangepast basis-programma — Programme de base adapté	Toegelaten programma — Programme autorisé	Basis-programma — Programme de base
A. Budgettaire sector. — Secteur budgétaire :										
1. Departement. — Departement	1.734	1.504	1.311	475	2.044,7	—	297,0	—	303,6	—
Wegen. — Routes	8.792	8.712	12.215	835	12.134,8	11.456,5	8.412,3	9.550	6.923,8	8.750
Waterwegen. — Voies hydrauliques	2.731	2.826	309	56	372,3	510,5	307,7	350	253,7	350
Gebouwen. — Bâtiments	2.401	2.160	1.724	1.130	2.658,9	565,0	232,1	880	571,5	766
Stedebouw. — Urbanisme	—	—	—	—	—	2.785,0	2.517,2	3.670	2.418,2	3.670
Gesubsidieerde werken. — Travaux subsideés	375	375	196	454	661,0	305,0	219,7	400	190,0	323
B.E.E. — A.E.E.	83	75	227	50	307,4	300,0	218,2	300	167,5	207
Diversen. — Divers	16.116	15.652	15.982	3.000	18.179,1	15.922,0	12.204,2	15.150	10.828,3	14.066
2. Wegenfonds. — Fonds des Routes	11.604	11.604	11.900	—	11.900,0	14.003,0	10.912,3	14.000	10.745,0	14.000
3. Regie der Gebouwen. — Régie des Bâtiments	—	—	3.286	707	4.052,3	3.262,0	2.454,3	3.031	2.859,4	3.031
Totaal A. — Total A	27.720	27.256	31.168	3.707	34.131,4	33.187,0	25.570,8	32.181	24.432,7	31.097

B. Gedebudgetteerde sector. — Secteur débudgétisé :

1. Gemeentekrediet. — <i>Crédit Communal</i>	2.188	2.188	2.085	—	2.085,0	2.504,0	2.191,0	2.500	1.812,5	2.500
2. Intercommunale E3. — <i>Intercommunale E3</i>	2.352	2.352	3.200	—	3.200,0	2.000,0	1.500,0	1.800	1.305,0	1.400
3. Intercommunale E5. — <i>Intercommunale E5</i>	3.472	3.472	2.615	585	3.200,0	2.000,0	1.500,0	1.904	1.380,4	3.000
4. Intercommunale E39. — <i>Intercommunale E39</i>	1.500	1.500	665	335	1.000,0	1.000,0	750,0	800	580,0	800
5. Intercommunale E9-E40. — <i>Intercommunale E9-E40</i>	2.869	2.871	2.860	340	3.200,0	2.450,0	1.837,5	2.350	1.703,8	2.000
6. Albertkanaal. — <i>Canal Albert</i>	2.061	2.061	1.750	500	2.250,0	1.450,0	1.061,5	1.250	906,3	1.000
7. Brussel-Rupel. — <i>Bruxelles-Rupel</i>	616	616	402	98	500,0	350,0	262,5	250	181,3	254

	1971		1972			1973		1974		1975
	Aangepast programma	Verwezenlijkingen	Aangepast programma	Conjunctuureel programma	Verwezenlijkingen	Aangepast basis-programma	Verwezenlijkingen	Aangepast basis-programma	Toegelaten programma	Basis-programma
8. Intercommunale Brussel. — <i>Intercommunale Bruxelles</i>	—	1.699	1.375	400	1.775,0	3.000,0	2.250,0	3.000	1.104,1	3.250
9. Intercommunale Charleroi. — <i>Intercommunale Charleroi</i>	—	428	970	530	1.500,0	1.450,0	1.087,5	2.350	1.703,8	2.000
10. Intercommunale West-Vlaanderen. — <i>Intercommunale Flandre occidentale</i>	—	111	780	445	1.225,0	1.500,0	1.151,0	1.500	1.087,5	1.500
Totaal B. — <i>Total B</i>	15.058,0	17.298	16.702	3.233	19.935,0	17.704,0	13.591,0	17.704	11.764,7	17.704

C. Sector Huisvesting. — *Secteur Logement* :

1. N.M.H. — <i>S.N.L.</i>	—	—	9.990	—	9.990,5	11.000,0	9.627,3	11.000	8.250,0	12.400
2. N.L.M. — <i>S.N.T.</i>	—	—	2.679	—	2.527,4	3.185,0	2.786,9	3.185	2.388,8	3.500
3. Grote gezinnen. — <i>Familles nombreuses</i>	—	—	1.002	—	963,9	1.400,0	1.129,7	1.400	1.050,0	1.600
Totaal C. — <i>Total C</i>	—	—	13.671	—	13.481,8	15.585,0	13.543,9	15.585	11.688,8	17.500

D. Cultuurekredieten. — *Crédits culturels* :

1. Nederlands landsgedeelte. — <i>Région néerlandaise</i>	—	—	187	—	191,0	145,0	103,3	10	7,2	10
2. Frans landsgedeelte. — <i>Région française</i>	—	—	179	—	85,0	145,0	78,5	10	7,2	10
Totaal D. — <i>Total D</i>	—	—	366	—	276,0	290,0	181,8	20	14,4	20

E. Fondsen. — *Fonds* :

1. Economische expansie. — <i>Expansion économique</i>	791,0	2.122	1.520	—	1.500,8	2.011,0	1.914,3	1.800	1.800,0	3.200
2. Provinciale en gemeentelijke scholen. — <i>Ecoles provinciales et communales</i>	886,5	756	1.000	—	738,5	1.057,0	661,7	—	—	—
Totaal E. — <i>Total E</i>	1.677,5	2.878	2.520	—	2.239,3	3.068,0	2.576,0	1.800	1.800,0	3.200
Algemeen Totaal. — <i>Total général</i>	44.455,5	47.432	64.427	6.940	70.063,5	69.834,0	55.463,5	67.290	49.700,7	69.521

De tweede hiernavolgende tabel duidt aan in hoeverre het plan reeds uitgevoerd is.

De investeringen voor de vijf jaren van het 3^{de} vijfjarenplan van het Ministerie van Openbare Werken vertegenwoordigen in totaal 84,7 pct. van het imperatieve programma.

Le second tableau, ci-après, indique le degré d'exécution du plan.

Pour les cinq années du 3^e plan quinquennal, les investissements du Ministère des Travaux publics représenteront au total 84,7 p.c. du programme impératif.

Rubrieken	Plan 1971-1975	Vast- leggingen 1971	Engage- ments 1971	Vast- leggingen 1972	Engage- ments 1972	Vast- leggingen 1973	Engage- ments 1973	Totaal 2 + 3 + 4	Aangepast programma 1974	Toegelaten programma 1974	Programma 1975	Totaal 5 + 7 + 8	Uitvoering van het plan in %
Rubriques	Plan 1971-1975	Engage- ments 1971	Engage- ments 1971	Engage- ments 1972	Engage- ments 1972	Engage- ments 1973	Engage- ments 1973	Total 2 + 3 + 4	Programme adapté 1974	Programme autorisé 1974	Programme 1975	Total 5 + 7 + 8	Exécution du plan en %
	1	2	2	3	3	4	4	5	6	7	8	9	10
Autosnelwegen. — Autoroutes	79.200,0	16.650,1	16.650,1	19.242,3	19.242,3	14.390,1	14.390,1	50.282,5	16.769,0	11.681,7	16.650,0	78.614,2	99,3
Waterwegen. — Voies d'eau :													
a) Rivieren. — Rivières	31.700,0	7.017,7	7.017,7	5.902,1	5.902,1	4.178,5	4.178,5	17.098,3	4.813,0	3.489,4	4.265,0	24.852,7	78,4
b) Havens. — Ports	33.400,0	3.264,9	3.264,9	6.824,9	6.824,9	4.009,7	4.009,7	14.099,5	4.830,0	3.501,8	4.989,0	22.590,3	67,6
c) Stuwdammen. — Barrages	7.500,0	484,8	484,8	1.948,3	1.948,3	1.359,1	1.359,1	3.792,2	1.095,0	793,9	425,0	5.011,1	66,8
d) Waterafvoer en ontwatering. — Ecoulement, démergement	7.100,0	140,0	140,0	75,0	75,0	137,8	137,8	352,8	205,0	148,6	225,0	726,4	10,2
e) Oorlogsschade. — Dommages de guerre	900,0	298,1	298,1	52,9	52,9	51,2	51,2	402,2	107,0	77,7	100,0	579,9	64,4
	80.600,0	11.205,5	11.205,5	14.803,2	14.803,2	9.736,3	9.736,3	35.745,0	11.050,0	8.011,4	10.004,0	53.760,4	66,7
Aanvullende werken in het Waalse gewest. — Travaux complémentaires dans la région wallonne	5.000,0	441,4	441,4	280,0	280,0	111,5	111,5	832,9	2.167,1	2.167,1	—	3.000,0	60,0
Andere voorrangsubrieken. — Autres rubriques prioritaires :													
a) Wegen. — Routes	27.000,0	4.307,2	4.307,2	5.521,8	5.521,8	5.376,3	5.376,3	15.205,3	8.935,0	6.752,9	9.300,0	31.258,2	115,8
b) Gebouwen. — Bâtiments	27.000,0	2.826,4	2.826,4	4.281,1	4.281,1	2.762,0	2.762,0	9.869,5	4.105,6	3.113,1	3.381,0	16.363,6	60,6
c) Wet Brunfaut. — Loi Brunfaut	9.000,0	1.501,6	1.501,6	2.300,0	2.300,0	2.297,6	2.297,6	6.099,2	2.400,0	2.242,4	2.400,0	10.741,6	119,4
d) Gesubsidieerde werken. — Travaux subsideés	10.000,0	2.188,0	2.188,0	2.085,0	2.085,0	2.191,0	2.191,0	6.464,0	2.500,0	1.812,5	2.500,0	10.776,5	107,8
e) Gemeente- en provinciale scholen. — Ecoles provinciales et communales	4.000,0	755,8	755,8	738,5	738,5	661,7	661,7	2.156,0	—	—	—	2.156,0	53,9
f) Economische expansie. — Expansion économique	8.000,0	2.122,2	2.122,2	1.500,8	1.500,8	1.011,0	1.011,0	4.634,0	1.800,0	1.800,0	3.200,0	9.634,0	120,4

Rubrieken	Plan 1971-1975	Vast- leggingen 1971	Vast- leggingen 1972	Vast- leggingen 1973	Totaal 2 + 3 + 4	Aangepast programma 1974	Toegelaten programma 1974	Programma 1975	Totaal 5 + 7 + 8	Uitvoering van het plan in %
Rubriques	Plan 1971-1975	Engage- ments 1971	Engage- ments 1972	Engage- ments 1973	Total 2 + 3 + 4	Programme adapté 1974	Programme autorisé 1974	Programme 1975	Total 5 + 7 + 8	Exécution du plan en %
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
g) Elektrische en elektromechanische uitrustingen. — <i>Équipements électriques et électromécaniques</i>	5.000,0	375,6	804,6	219,7	1.399,9	400,0	190,0	323,0	1.912,9	38,3
h) Stedebouw. — <i>Urbanisme</i>	4.000,0	658,2	624,4	540,9	1.823,5	1.150,0	623,3	1.036,0	3.482,8	87,1
	94.000,0	14.735,0	17.856,2	15.060,2	47.651,4	21.290,6	16.534,2	22.140,0	86.325,6	91,8
Marge. — <i>Marge</i> (1)	22.000,0	4.400,0	4.400,0	2.621,5	11.421,5	3.300,0	1.617,5	3.207,0	16.246,0	73,8
Algemeen totaal. — <i>Total général</i>	280.800,0	47.432,0	56.581,7	41.919,6	145.933,3	54.576,7	40.011,9	52.001,0	237.946,2	84,7

(1) Aangewend om het programma inzake autosnelwegen in 1971, 1972, 1973, 1974 en 1975 te versnellen (totaal 13.820,2 miljoen), voor het Fonds van Economische Expansie in 1973 (1.000 miljoen), voor de sanering en de vernieuwing van Waalse bedrijfsvestingsplaatsen (2.000 miljoen) en voor diversen (1.108,3 miljoen).

(2) Dit bedrag bevat het basisprogramma van 1974 (51.685 miljoen) en de kredieten van vorige jaren die buiten plafond kunnen worden aangewend (2.891,7 miljoen).

(3) Dit bedrag bevat het toegelaten programma van 1974 (37.210,5 miljoen) en de kredieten van vorige jaren die buiten plafond kunnen worden aangewend (2.801,4 miljoen).

(1) Utilisée pour accélérer le programme autoroutes en 1971, 1972, 1973, 1974 et 1975 (total 13.820,2 millions), pour le Fonds d'Expansion économique 1973 (1.000 millions), pour l'assainissement et la rénovation de sites wallons (2.000 millions), et pour divers (1.108,3 millions).

(2) Ce montant comprend le programme de base de 1974 (51.685 millions), et les crédits d'années antérieures utilisables hors plafond (2.891,7 millions).

(3) Ce montant comprend le programme autorisé de 1974 (37.210,5 millions) et les crédits d'années antérieures utilisables hors plafond (2.801,4 millions).

Synthese.

De hiernavolgende syntese van de budgettaire weerslag van de politiek van de Minister van Openbare Werken in 1975 heeft betrekking op de activiteiten van het ministerieel departement en op de activiteiten van de volgende organen :

- het Wegenfonds;
- de Intercommunale E3;
- de Intercommunale E5;
- de Intercommunale E39;
- de Intercommunale E9 - E40;
- de Intercommunale Vereniging voor de Autosnelwegen van de Brusselse periferie;
- de Intercommunale Vereniging voor de Autosnelwegen van de periferie van Charleroi;
- de Intercommunale Vereniging voor de Autosnelwegen van de West-Vlaanderen;
- de Dienst der Scheepvaart;
- de NV. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel;
- de Regie der Gebouwen.

Al deze activiteiten, in financiële termen uitgedrukt en eventueel gegroepeerd, werden geordend volgens de door de Minister van Openbare Werken nagestreefde objectieven.

De eerste rubriek behelst de investeringsuitgaven, met dien verstande dat telkens de nieuwe machtigingen tot het aangaan van verbintenissen worden vermeld. De tweede rubriek omvat een syntese van de voorziene lopende uitgaven, d.w.z. de kredieten die voorkomen op titel I.

I. Investeringsuitgaven.

A. Vergelijking van het investeringsprogramma 1974-1975 (door het Parlement gestemde - 1974 - of te stemmen - 1975 - kredieten).

(in duizenden frank).

Synthèse.

La présente synthèse de l'incidence budgétaire de la politique du ministère des Travaux publics en 1975 a trait aux activités du département ministériel et aux activités des organismes suivants :

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

Toutes ces activités, exprimées en termes financiers et éventuellement regroupées, ont été classées suivant les objectifs visés par le Ministre des Travaux publics.

La première rubrique concerne les dépenses d'investissements, les nouvelles autorisations de contracter des engagements étant chaque fois mentionnées. La deuxième rubrique comprend les prévisions en matière de dépenses courantes, c'est-à-dire les crédits figurant au titre I.

I. Dépenses d'investissements.

A. Comparaison du programme d'investissement 1974-1975 (Crédits votés - 1974 - ou à voter 1975 - par le Parlement).

(en milliers de francs).

	1975	1974 Oorspronkelijk programma — 1974 Programme initial
I. Budgettaire sector. — <i>Secteur budgétaire.</i>		
1. Departement. — <i>Département</i>	14.086.000	15.170.000
2. Fonds voor economische expansie. — <i>Fonds d'expansion économique</i>	3.200.000	1.800.000
3. Wegenfonds. — <i>Fonds des Routes</i>	14.000.000	14.000.000
4. Regie der Gebouwen. — <i>Régie des Bâtiments</i>	3.031.000	3.031.000
	34.317.000	34.001.000

	1975	1974 Oorspronkelijk programma — 1974 Programme initial
II. Extra-budgettaire sector. — <i>Secteur extra-budgétaire.</i>		
1. Financiering Gemeentekrediet van België. — <i>Financement Crédit Communal de Belgique</i>	2.500.000	2.500.000
2. E3. — E3	1.400.000	1.800.000
3. E5. — E5	3.000.000	1.904.000
4. E39. — E39	800.000	800.000
5. E9-E40. — E9-E40	2.000.000	2.350.000
6. Albertkanaal. — <i>Canal Albert</i>	1.000.000	1.250.000
7. Kanaal Brussel-Rupel. — <i>Canal Bruxelles-Rupel</i>	254.000	250.000
8. Intercommunale Brussel. — <i>Intercommunale Bruxelles</i>	3.250.000	3.000.000
9. Intercommunale Charleroi. — <i>Intercommunale Charleroi</i>	2.000.000	2.350.000
10. Intercommunale West-Vlaanderen. — <i>Intercommunale Flandre occidentale</i>	1.500.000	1.500.000
	17.704.000	17.704.000
III. Sector Huisvesting. — <i>Secteur Logement.</i>		
1. Nationale Maatschappij Huisvesting. — <i>Société Nationale du Logement</i>	12.400.000	11.000.000
2. Nationale Landmaatschappij. — <i>Société Nationale Terrienne</i>	3.500.000	3.185.000
3. Grote Gezinnen. — <i>Familles nombreuses</i>	1.600.000	1.400.000
	17.500.000	15.585.000
Programma 100 %. — <i>Programme à 100 %</i>	69.521.000	67.290.000
Totaal der vastleggingskredieten voorzien op de kapitaalsuitgaven onderverdeeld als volgt. — <i>Total des crédits d'engagement prévus aux opérations de capital comme subdivisé ci-dessous :</i>		
Sectie V. — Eigenlijk Ministerie van Openbare Werken. — <i>Section V. — Ministère des Travaux publics proprement dit :</i>		
Hoofdstuk V. — Vermogensoverdrachten. — <i>Chapitre V. — Transferts de capitaux</i>		742.000
Hoofdstuk VI. — Vermogensoverdrachten binnen de sector overheid. — <i>Chapitre VI. — Transferts de capitaux à l'intérieur du secteur public</i>		1.881.000
Hoofdstuk VIII. — Directe investeringen (civiele). — <i>Chapitre VIII. — Investissements directs (civils)</i>		10.443.000
Hoofdstuk 0. — Diversen. — <i>Chapitre 0. — Divers</i>		1.000.000
		14.066.000

B. Functionele hergroepering der investeringsuitgaven.

Mogelijke verbintenissen.

(in duizenden frank).

1. Ruimtelijke ordening	F 866.000
2. Economische expansie en reconversie (industriezones en hun toegangswegen), sanering en vernieuwing van Waalse bedrijfsplaatsen	4.200.000
3. Wijken voor sociale woningen (wet Brunfaut en Huisvesting)	19.900.000
4. Rijkswegen en autosnelwegen	27.980.000
5. Havens, kanalen, bevaarbare waterlopen	9.752.000
6. Voorkomen van overstromingen	435.000
7. Staatsgebouwen	3.581.000
8. Werken uit te voeren door ondergeschikte openbare besturen of gelijkgestelde	2.580.000
9. Diverse uitgaven	207.000
10. Kulturele kredieten	20.000
Algemeen totaal	F 69.521.000

C. Analytisch overzicht der investeringsuitgaven.

1. Ruimtelijke ordening.

(in duizenden frank).

B. Regroupement fonctionnel des dépenses d'investissement.

Engagements possibles.

(en milliers de francs).

1. Aménagement du territoire	F 866.000
2. Expansion économique et reconversion (zones industrielles et leurs voies d'accès), assainissement et rénovation sites wallons	4.200.000
3. Quartiers d'habitations sociales (loi Brunfaut et Logement)	19.900.000
4. Routes de l'Etat et autoroutes	27.980.000
5. Ports, canaux, voies navigables	9.752.000
6. Préventions d'inondations	435.000
7. Bâtiments de l'Etat	3.581.000
8. Travaux à exécuter par les pouvoirs subordonnés ou assimilés	2.580.000
9. Dépenses diverses	207.000
10. Crédits culturels	20.000
Total général	F 69.521.000

C. Aperçu analytique des dépenses d'investissement.

1. Aménagement du territoire.

(En milliers de francs).

Begrotingsartikelen — Articles du budget	Voorwerp der activiteit — Objet des activités	Mogelijke vastleggingen — Engagements possibles
--	---	---

Titel I/Titre I, Sectie V/Section V :

Art.51.05, 63.09, 63.21 en/et 63.17	Plannen van aanleg (ondergeschikte besturen). — <i>Plans d'aménagement (pouvoirs subordonnés)</i>	234.000
Art. 71.08 en/et 71.10	Ontheffingen in het kader van de ruimtelijke ordening. — <i>Expropriations dans le cadre de l'aménagement du territoire</i>	185.000
Art. 51.03 en/et 73.06	Opruiming van bunkers. — <i>Enlèvement des bunkers</i>	100.000
Art. 51.02, 63.10, 63.12, 63.13, 71.09 en/et 73.11	Beplantingen en aanleg of behoud van groene ruimten. — <i>Plantations, aménagement ou conservation d'espaces verts</i>	347.000
	Totaal. — <i>Total</i>	866.000

2. Economische expansie en reconversie.

(in duizenden frank).

2. Expansion économique et reconversion.

(En milliers de francs).

Begrotingsartikelen — <i>Articles du budget</i>	Voorwerp der activiteit — <i>Objet des activités</i>	Mogelijke vastleggingen — <i>Engagements possibles</i>
---	--	--

Titel II/Titre II, Sectie V/Section V :

Art. 61.05	Industrieterreinen en toegangswegen; gezondmaking van steenkolenvestigingen. — <i>Ter-rains industriels et voies d'accès; assainissement de sites charbonniers</i>	3.200.000
Art. 01.05	Sanering en vernieuwing van Waalse bedrijfsvestigingsplaatsen. — <i>Assainissement et réno-vation de sites wallons</i>	1.000.000
	Totaal. — <i>Total</i>	4.200.000

3. Wijken voor sociale woningen.

(in duizenden frank).

3. Quartiers d'habitations sociales.

(En milliers de francs).

Begrotingsartikelen — <i>Articles du budget</i>	Voorwerp der activiteit — <i>Objet des activités</i>	Mogelijke vastleggingen — <i>Engagements possibles</i>
---	--	--

Titel II/Titre II, Sectie V/Section V :

Art. 73.10; Sector Huisvesting. — <i>Secteur Logement.</i>	Infrastructuur. — <i>Infrastructure</i>	2.400.000
	Nationale Maatschappij voor de Huisvesting. — <i>Société Nationale du Logement</i>	12.400.000
	Nationale Landmaatschappij. — <i>Société Nationale Terrienne</i>	3.500.000
	Grote Gezinnen. — <i>Familles nombreuses</i>	1.600.000
	Totaal. — <i>Total</i>	19.900.000

4. Rijkswegen.

(in duizenden frank).

4. Routes de l'Etat.

(En milliers de francs).

Begrotingsartikelen — <i>Articles du budget</i>	Voorwerp der activiteit — <i>Objet des activités</i>	Mogelijke vastleggingen — <i>Engagements possibles</i>
---	--	--

Wegenfonds, Art. 533.01/ex. — <i>Fonds des routes, Art. 533.01/ex.</i>	Gewone rijkswegen. — <i>Routes ordinaires de l'Etat</i>	9.300.000
Wegenfonds, Art. 533.01/ex. — <i>Fonds des routes, Art. 533.01/ex.</i>	Autosnelweg E41 (Waalse autosnelweg). — <i>Autoroute E41 (Autoroute de Wallonie)</i>	700.000
Wegenfonds, Art. 533.01/ex. — <i>Fonds des routes, Art. 533.01/ex.</i>	Autosnelweg A9 (Doornik-Kortrijk). — <i>Autoroute A9 (Tournai-Courtrai)</i>	300.000
Wegenfonds, Art. 533.01/ex. — <i>Fonds des routes, Art. 533.01/ex.</i>	Doornik-Brussel. — <i>Tournai-Bruxelles</i>	100.000

Begrotingsartikelen — <i>Articles du budget</i>	Voorwerp der activiteit — <i>Objet des activités</i>	Mogelijke vastleggingen — <i>Engagements possibles</i>
Wegenfonds, Art. 533.01/ex. — <i>Fonds des routes, Art. 533.01/ex.</i>	Kortrijk-Doornik. — <i>Courtrai-Tournai</i>	200.000
Wegenfonds, Art. 533.01/ex. — <i>Fonds des routes, Art. 533.01/ex.</i>	Diversen. — <i>Divers</i>	560.000
Wegenfonds, Art. 533.01/ex. — <i>Fonds des routes, Art. 533.01/ex.</i>	Autosnelweg E10 (Brussel-Antwerpen-Nederlandse grens). — <i>Autoroute E10 (Bruxelles-Anvers-frontière néerlandaise)</i>	1.100.000
Wegenfonds, Art. 533.01/ex. — <i>Fonds des routes, Art. 533.01/ex.</i>	Autosnelweg A12 (Brussel-Boom-Antwerpen). — <i>Autoroute A12 (Bruxelles-Boom-Anvers)</i>	800.000
Wegenfonds, Art. 533.01/ex. — <i>Fonds des routes, Art. 533.01/ex.</i>	Autosnelweg E5 (Brussel-Oostende). — <i>Autoroute E5 (Bruxelles-Ostende)</i>	940.000
Intercommunale E5. — <i>Intercommunale E5.</i>	Autosnelweg E5 (Brussel-Luik). — <i>Autoroute E5 (Bruxelles-Liège)</i> Autosnelweg A2 (Verviers St.-Vith). — <i>Autoroute A2 (Verviers-St-Vith)</i>	3.000.000
Intercommunale E9-E40. — <i>Intercommunale E9-E40.</i>	Autosnelweg E40 (Waver-Aarlen). — <i>Autoroute E40 (Wavre-Arlon)</i>	495.000
Intercommunale E9-E40. — <i>Intercommunale E9-E40.</i>	Autosnelweg E9 (Luik-Aarlen). — <i>Autoroute E9 (Liège-Arlon)</i>	1.015.000
Intercommunale E9-E40. — <i>Intercommunale E9-E40.</i>	Gemeenschappelijk vak. — <i>Tronc commun</i>	490.000
Intercommunale E39. — <i>Intercommunale E39.</i>	Autosnelweg E39 (Lummen-Nederlandse grens). — <i>Autoroute E39 (Lummen-frontière néerlandaise)</i> Autosnelweg A2. — <i>Autoroute A2.</i> Autosnelweg A24. — <i>Autoroute A24</i>	800.000
Intercommunale E3. — <i>Intercommunale E3.</i>	Autosnelweg E3 (Franse grens-Gent-Nederlandse grens). — <i>Autoroute E3 (frontière française-Gand-frontière néerlandaise)</i>	1.400.000
Intercommunale Charleroi. — <i>Intercommunale Charleroi.</i>	Autosnelweg periferie. — <i>Autoroute périphérie</i>	2.000.000
Intercommunale West-Vlaanderen. — <i>Intercommunale Flandre occidentale.</i>	Autosnelweg A11 (Snaaskerke-Nieuwpoort). — <i>Autoroute A11 (Snaaskerke-Nieuport)</i> Autosnelweg A9. — <i>Autoroute A9.</i> Autosnelweg A71. — <i>Autoroute A71</i>	1.500.000
Intercommunale Brussel. — <i>Intercommunale Bruxelles.</i>	Autosnelweg periferie. — <i>Autoroute périphérie</i>	3.250.000
Titel II/Titre II, Sectie V/Section V :		
Art. 73.12.	Toeristische uitrusting. — <i>Equipement touristique</i>	25.000
Art. 73.17.	Elektrische en elektromechanische installatie op gewone rijkswegen. — <i>Installations électriques et électromécaniques sur les routes ordinaires de l'Etat</i>	5.000
	Totaal. — <i>Total</i>	27.980.000

5. Havens, kanalen, bevaarbare waterlopen.
(in duizenden frank).

5. Ports, canaux, voies navigables.
(En milliers de francs).

Begrotingsartikelen — <i>Articles du budget</i>	Voorwerp der activiteit — <i>Objet des activités</i>	Mogelijke vastleggingen — <i>Engagements possibles</i>
Dienst Scheepvaart. — <i>Office de la navigation.</i>	Albertkanaal. — <i>Canal Albert</i>	1.000.000
N.V. Zeekanaal. — <i>S.A. du Canal.</i>	Kanaal Brussel-Rupel. — <i>Canal Bruxelles-Rupel</i>	254.000
Titel II/Titre II, Sectie V/Section V :		
Art. 73.03.	Waterlopen. — <i>Cours d'eau</i>	2.430.000
Art. 53.01.	Kanaal Gent-Terneuzen, Zeeschelde, Schelde-Rijnverbinding (Belg. Ned. overeenkomst). — <i>Canal Gand-Terneuzen, Escaut maritime-Liaison Escaut-Rhin (Traité belgo-néerlandais)</i>	710.000
Art. 73.05.	Stuwdammen en toevoerleidingen. — <i>Barrages-réservoirs et adductions</i>	400.000
Art. 73.04-73.07	Kust, zeehavens en hun toegangswegen, autonome haven van Luik. — <i>Côte, ports maritimes et leurs voies d'accès, port autonome de Liège</i>	3.000.000
Art. 63.14.	Havens van lagere openbare besturen. — <i>Ports appartenant aux administrations publiques subordonnées</i>	690.000
Art. 73.16.	Jachthavens aan de kust. — <i>Ports pour le yachting à la côte</i>	45.000
Art. 71.05.	Ontheffingen. — <i>Expropriations</i>	900.000
Art. 63.16.	Herstellingen van schade wegens oorlogsfeiten. — <i>Réparation de dommages causés par la guerre</i>	5.000
Art. 73.15.	Elektrische en elektromechanische inrichtingen, installatie voor informatie en automatisatieproblemen. — <i>Installations électriques et électromécaniques, installations nécessaires pour la solution des problèmes d'information et d'automatisme</i>	318.000
	Totaal. — <i>Total</i>	9.752.000

6. Voorkomen van overstromingen.
(in duizenden frank).

6. Prévention d'inondations.
(En milliers de francs).

Begrotingsartikelen — <i>Articles du budget</i>	Voorwerp der activiteit — <i>Objet des activités</i>	Mogelijke vastleggingen — <i>Engagements possibles</i>
---	--	---

Titel II/Titre II, Sectie V/Section V :

Art. 63.04.	Ontwatering in de mijngebieden. — <i>Démergement dans les régions minières</i>	225.000
Art. 73.03.	Waterafvoer en andere ontwateringswerken. — <i>Evacuation d'eau et autres travaux de démergement</i>	210.000
	Totaal. — <i>Total</i>	435.000

7. Gebouwen. (in duizenden frank).		7. Bâtiments. (En milliers de francs).
Begrotingsartikelen — Articles du budget	Voorwerp der activiteit — Objet des activités	Mogelijke vastleggingen — Engagements possibles
Titel II/Titre II, Sectie V/Section V :		
Art. 51.01	Herstel van oorlogsschade aan private gebouwen van openbaar nut. — <i>Réparation des dommages de guerre aux bâtiments privés d'utilité publique</i>	—
Art. 72.04	Europese scholen. — <i>Ecoles européennes</i>	155.000
Art. 72.03.	Wijk Europese gemeenschappen. — <i>Cité des Communautés européennes</i>	195.000
Art. 63.02.3.	Gebouwen, toelagen. — <i>Bâtiments, subsides</i>	200.000
Art. 550.01.	Regie der Gebouwen, onteigeningen. — <i>Régie Bâtiments, acquisitions</i>	159.050
Art. 550.01.	Regie der Gebouwen, postgebouwen. — <i>Régie Bâtiments-postes</i>	—
Art. 71.02.	Onteigeningen Europese scholen. — <i>Acquisition écoles européennes</i>	—
Regie der Gebouwen. — <i>Régie Bâtiments.</i>		
Art. 550.01.	Bouwen en moderniseren van Rijksgebouwen. — <i>Bâtiments de l'Etat, construction et modernisation</i>	2.871.950
	Totaal. — <i>Total</i>	3.581.000

8. Werken uit te voeren door ondergeschikte openbare besturen of gelijkgestelde. (in duizenden frank).		8. Travaux à exécuter par les pouvoirs subordonnés ou assimilés. (En milliers de francs).
Begrotingsartikelen — Articles du budget	Voorwerp der activiteit — Objet des activités	Mogelijke vastleggingen — Engagements possibles
Titel II/Titre II, Sectie V/Section V :		
Art. 63.07.	Herstelling van oorlogsschade. — <i>Réparation de dommages causés par la guerre</i>	40.000
Art. 63.08.	Werken vallend onder toepassing van het Regentsbesluit d.d. 2 juli 1949 (niet gefinancierd door het Gemeentekrediet). — <i>Travaux tombant sous l'application de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 (non financés par le Crédit Communal)</i>	25.000
Begrotingswet/Loi budgétaire		
Art. 27.	Werken vallend onder toepassing van het Regentsbesluit d.d. 2 juli 1949 (gefinancierd door het Gemeentekrediet). — <i>Travaux tombant sous l'application de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 (financés par le Crédit Communal)</i>	2.500.000
Art. 63.19.	Toelagen stad Antwerpen, entrepotcomplex. — <i>Subside ville d'Anvers, construction entrepôt</i>	15.000
	Totaal. — <i>Total</i>	2.580.000

9. Diverse uitgaven.
(in duizenden frank).

9. Dépenses diverses.
(En milliers de francs).

Begrotingsartikelen — <i>Articles du budget</i>	Voorwerp der activiteit — <i>Objet des activités</i>	Mogelijke vastleggingen — <i>Engagements possibles</i>
---	--	--

Titel II/Titre II, Sectie V/Section V : Verplaatsing gas- en electriciteitsinstallaties. — <i>Déplacement installations gaz et électricité.</i>	207.000
Totaal. — <i>Total</i>	207.000

10. Kulturele kredieten.
(In duizenden frank).

10. Crédits culturels.
(en milliers de francs).

Begrotingsartikelen — <i>Articles du budget</i>	Voorwerp der activiteit — <i>Objet des activités</i>	Mogelijke vastleggingen — <i>Engagements possibles</i>
---	--	--

Titel II/Titre II, Sectie V/Section V :

Art. 63.10,64.01	Kultuurkredieten. — <i>Crédits culturels</i>	20.000
	Totaal. — <i>Total</i>	20.000

11. Lopende uitgaven.

11. Dépenses courantes.

	In duizenden frank — <i>En milliers de francs</i>	Percentages — <i>Pourcentages</i>
1. Onderhoud elektriciteit. — <i>Entretien électricité.</i>	682.000	18,2
2. Onderhoud waterwegen. — <i>Entretien voies hydrauliques</i>	1.757.000	
3. Onderhoud groenplan. — <i>Entretien Plan vert</i>	56.000	
4. Onderhoud gebouwen. — <i>Entretien bâtiments.</i>	20.000	
5. Financiële lasten — gesubsidieerde werken. — <i>Charges financières — travaux subsidiés</i>	7.128.600	51,6
6. Personeelsuitgaven. — <i>Dépenses de personnel</i>	3.758.900	27,3
7. Werkingskosten. — <i>Dépenses de fonctionnement</i>	390.600	2,8
8. Diversen. — <i>Divers</i>	12.600	0,1
Totaal der lopende uitgaven. — <i>Total des dépenses courantes</i>	13.805.700	100

Wegen en autosnelwegen.

De investeringskredieten van het Wegenfonds voor de aanleg van autosnelwegen en gewone wegen bedragen voor het begrotingsjaar 1975 14 miljard.

Van dit bedrag zijn 9 miljard 300 miljoen voorbehouden voor het moderniseren van de gewone wegen en 4 miljard 700 miljoen voor de aanleg van autosnelwegen. Nochtans dient van de 14 miljard een som van 800 miljoen afgetrokken voor de voltooiing van aan gang zijnde werken inzake elektrische uitrusting van de autosnelwegen en de wegen en voor verdere afwerking van verlichte richtingswijzers en de driedleurige lichtinstallaties.

Op die manier worden de ernstige inspanningen vervolgd, die men in het licht heeft willen stellen bij de begroting van 1974 voor het moderniseren van het gewone net der rijkswegen.

Wat de autosnelwegen betreft, zijn er onder meer 13 miljard 950 miljoen voorbehouden voor de zeven intercommunale verenigingen ingesteld op initiatief van het departement voor de aanleg van de hun in vergunning gegeven autosnelwegen. Ze zullen hun bedrijvigheid uitoefenen binnen de perken van de hun toegewezen dotaties.

Gelet op het nationaal karakter van bepaalde verwezenlijkingen, werd voorrang verleend aan bepaalde autosnelwegen, voornamelijk wat betreft de ringlaan van Brussel en de verbinding Verviers-Prüm.

Voor de Intercommunale van de Brusselse periferie werd de dotatie tot 3.250 miljoen verhoogd en die van de Intercommunale E5 tot 3.000 miljoen, waarvan 1.000 miljoen uitdrukkelijk voor de verbinding Verviers-Prüm, die aan deze Intercommunale werd toegewezen, voorbehouden zijn.

De Intercommunales van Charleroi en de E9/E40 beschikken over 2 miljard. Wat de Intercommunale E9/E40 aangaat, wordt het grootste gedeelte van het krediet de E9 toegewezen, daar de werken aan de E40 voorlopig te Achêne ophouden.

Voor de Intercommunale van West-Vlaanderen is een dotatie van 1.500 miljoen voorzien. Bij voorrang dienen deze kredieten voor de verdere afwerking van de A9, richting Ieper van de A71 tot Roeselare. Het vak Jabbeke-Zeebrugge, onontbeerlijk voor de ontlasting van de Zeebrugse haven, valt hier eveneens onder. Wat de Intercommunale E39 aangaat, krijgt de verwezenlijking van de autosnelweg A2 voorrang.

Voor het gewone wegennet voorzien de investeringen in een verder moderniseren en normaliseren van het algemeen wegennet, zonder evenwel de constructie van nieuwe en belangrijke wegen te verwaarlozen, zoals de verbinding Luigne-Armentières, Antwerpen-Kust, Jabbeke-Den-Haen, de Karel-de-Grote-weg, Villers-le-Bouillet-Ampsin, Ougrée-Condroz-weg.

In het Luikse zal een bijzondere inspanning worden geleverd voor de uitrusting van de « quais de la Dérivation. »

Routes et autoroutes.

Les crédits d'investissement du Fonds des routes pour la construction d'autoroutes et de routes ordinaires s'élèveront pour l'exercice budgétaire 1975 à la somme de 14 milliards.

De cette somme, il sera réservé 9 milliards 300 millions pour la modernisation des routes ordinaires et 4 milliards 700 millions pour la construction des autoroutes. Il faudra toutefois retenir des 14 milliards la somme de 800 millions pour achever les entreprises en cours d'équipement électrique des autoroutes et des routes et pour poursuivre le programme de signalisations lumineuses directionnelles et à feux tricolores.

Ainsi sera poursuivi l'effort sérieux que l'on a voulu mettre en évidence lors de la présentation du budget 1974, pour la modernisation du réseau ordinaire des routes de l'Etat.

En ce qui concerne les autoroutes, il est de plus réservé 13 milliards 950 millions pour les sept associations intercommunales qui ont été créées à l'initiative du département, pour la construction des autoroutes qui leur sont concédées. Elles exerceront leurs activités dans les limites de la dotation qui leur est attribuée.

Vu le caractère national de certaines réalisations, il a été accordé une priorité pour certaines autoroutes, notamment pour le ring autoroutier de Bruxelles et la liaison Verviers-Prüm.

Aussi, la dotation pour l'Intercommunale de la périphérie bruxelloise a été portée à 3 milliards 250 millions, et celle de l'Intercommunale E5 à 3 milliards dont 1 milliard est réservé explicitement pour la liaison Verviers-Prüm, qui a été concédée à cette Intercommunale.

Pour les Intercommunales de Charleroi et de la E9/E40 il sera réservé 2 milliards. En ce qui concerne la E9/E40, la majeure partie du crédit sera affecté à la E9, la réalisation de la E40 étant provisoirement arrêtée à Achêne.

L'Intercommunale de la Flandre occidentale aura une dotation de 1 milliard 500 millions. Les crédits sont retenus en priorité pour la continuation de la réalisation de la A9 vers Ypres et la A71 jusqu'à Roulers, sans oublier la section Jabbeke-Zeebrugge nécessaire pour le dégagement du port de Zeebrugge. En ce qui concerne l'Intercommunale E39, priorité sera donnée pour la réalisation de l'autoroute A2.

Pour le réseau des routes ordinaires, les investissements seront utilisés pour achever la modernisation et la normalisation du réseau en général, sans toutefois négliger la continuation de la réalisation de nouvelles routes importantes comme la liaison Luigne-Armentières, Anvers-Littoral, Jabbeke-De Haan, la route Charlemagne, Villers-le-Bouillet-Ampsin, Ougrée-Route du Condroz.

Pour la région liégeoise en particulier, un effort important sera fait pour l'aménagement des quais de la Dérivation.

Een nationaal net werd ontworpen voor de fietspaden, wat een doorgaand verkeer voor fietsers mogelijk maakt. De uitvoering hiervan gebeurt trapsgewijze en op het programma is een som van 200 miljoen ingeschreven voor het aanleggen van belangrijke fietspaden in het kader van dit nationaal net.

Wat de kwestie van de gedeeltelijke uitschakeling van de verlichting op de autosnelwegen betreft, zij er aan herinnerd dat het een tijdelijke maatregel geldt in het kader van een te voeren soberheidspolitiek. Hieruit volgt een grotere besparing dan sommigen wel beweren. Het volstaat niet de totale uitgaven voor verlichting te delen door de gehele lengte van de bestaande wegen en autosnelwegen.

Inderaad, om de door de doving verwezenlijkte besparing te berekenen, dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de verlichting van de gewone wegen en de veel belangrijkere verlichting van de autosnelwegen, die uiteraard betrekkelijk duurder uitvalt per km.

Daarenboven is het gevaar van ongelukken ingevolge het doven van de verlichting veel minder op een autosnelweg dan op een gewone weg, des te meer omdat de gevaarlijke plaatsen op de autosnelwegen verlicht blijven.

Waterwegen.

A. Kapitaalverrichtingen.

De voor het begrotingsjaar 1975 geplande investeringswerken zijn de voortzetting of de voltooiing van de infrastructuurwerken welke de vorige jaren werden aangevat in het raam van de programma's die de modernisering van de waterwegen (rivieren en kanalen) alsmede de uitbreiding en uitrusting van de zee- en binnenhavens beogen. Het programma voor 1975 omvat bovendien de werken tot inrichting van de plaats van de stuwdam in de « l'Eau d'Heure ».

— Bevaarbare waterwegen.

Wat betreft de rivieren hebben de omvangrijkste uit te voeren werken betrekking op de modernisering van de Boven-Schelde, de Leie, de Maas, de Hene en de Ourthe.

Ter bestrijding van de overstromingen zullen sommige dijken van de Zeeschelde, de Demer, de Dijle, de Durme en de twee Nete's worden verzwakt.

De kanaalwerken hebben betrekking op het Centrumkanaal, het kanaal Hensies-Pommerœul, het kanaal van Roeselare naar de Leie, het kanaal van Leuven naar de Dijle.

— Zeehavens.

Zoals de vorige jaren beogen de programma's voor 1975 de voortzetting van de werken aan de nieuwe haven op de Linker-Scheldeoever te Antwerpen en de aanpassing van de haven van Zeebrugge om de toegang van 125.000 ton zeeschepen mogelijk te maken.

En ce qui concerne les pistes cyclables, un réseau national a été établi pour permettre la circulation continue des cyclistes. Ce réseau sera réalisé graduellement et il est prévu au programme, pour un montant de 220 millions, l'établissement d'importantes pistes cyclables qui cadrent dans ce réseau national.

Quant à la question de la suppression partielle de l'éclairage sur les autoroutes, il convient de souligner qu'il s'agit d'une mesure temporaire dictée par un souci d'économie. Cette économie est d'ailleurs plus élevée que ce que certains ont affirmé. Il ne suffit pas de diviser les dépenses totales d'éclairage par le kilométrage des routes et autoroutes existantes.

En effet, pour calculer la réduction de dépenses qui découle de cette suppression, il faut faire la distinction entre l'éclairage des routes ordinaires et celui bien plus conséquent des autoroutes, qui revient évidemment relativement plus cher par km.

En outre, le danger d'accident résultant du manque d'éclairage est beaucoup moindre sur une autoroute que sur une route ordinaire, d'autant plus que les points dangereux des autoroutes restent éclairés.

Voies hydrauliques.

A. Les opérations de capital.

Les travaux d'investissement programmés pour l'année budgétaire 1975 constituent la continuation ou l'achèvement des travaux d'infrastructure entamés les années précédentes dans le cadre des programmes de modernisation des voies navigables — rivières et canaux — et d'extension et équipement des ports, tant maritimes que fluviaux. Le programme 1975 comporte en outre des travaux d'aménagement du site du barrage de « l'Eau d'Heure ».

— Les voies navigables.

En ce qui concerne les rivières, les travaux les plus importants sont à exécuter pour la modernisation du Haut-Escaut, de la Lys, de la Meuse, de la Haine et de l'Ourthe.

En vue de combattre les inondations, certaines des digues de l'Escaut maritime, du Demer, de la Dyle, de la Durme et des deux Nèthes seront consolidées.

Les travaux aux canaux concernent le canal du Centre, le canal Hensies-Pommerœul, le canal de Roulers à la Lys, le canal de Louvain à la Dyle.

— Les ports maritimes.

Tout comme les années précédentes les programmes de 1975 constituent la poursuite des travaux nécessaires à la création d'un port sur la rive gauche de l'Escaut à Anvers et à l'adaptation du port de Zeebrugge, afin de le rendre accessible aux navires de 125.000 tonnes.

De werken tot verbetering van de toegang tot de zeehavens zullen eveneens worden voortgezet.

B. Gewone verrichtingen.

De gewone uitgaven betreffende de « Grote posten » bedragen 1.757.000.000 frank voor het begrotingsjaar 1975. Deze som bevat uitgaven ten bedrage van 400.000.000 frank die vroeger onder de investeringsuitgaven van de buitengewone begrotingen voorkwamen. De reële vermeerdering van de gewone uitgaven voor 1975 in verhouding tot de gewone uitgaven van 1.180.188.000 frank voor 1974 bedraagt derhalve :

$(1.757.000.000 \text{ F} - 400.000.000 \text{ F}) - 1.180.188.000 \text{ F} = 176.812.000 \text{ F}$ of een vermeerdering van 18 pct.

Die vermeerdering vindt haar oorzaak in :

1° de automatische groei van de uitgaven ten gevolge van de prijsstijgingen;

2° de voortdurende uitbreiding van het te onderhouden openbaar domein;

3° de opvoering van de onderhoudsbaggerwerken in de vaargeulen naar de zeehavens, welke geulen van jaar tot jaar moeten worden verdiept.

Gebouwen.

Het beleid van de Regie der Gebouwen wordt beheerst door drie overwegingen :

a) voldoen aan de kwantitatieve en kwalitatieve behoeften van de rijksbesturen alsmede van de rechterlijke macht;

b) een gedurfd beleid voeren van vernieuwing van het onroerend staatspatrimonium, door af te zien van de bestaande, ouderwetse, aftandse gebouwen van geringer belang, om de verschillende diensten in complexen van middelmatig belang te hergroeperen en zo de herhaalde contacten tussen de verschillende diensten op te voeren en de briefwisseling te verminderen;

c) de bestaande gebouwen die moeten behouden blijven, behoorlijk onderhouden.

De rijksdiensten hebben een enorme behoefte aan gebouwen, aangezien de verplichtingen van deze diensten blijven toenemen.

De regionalisering zal het totale volume van de behoeften niet doen verminderen; integendeel, de oprichting van administratieve centra van weinig en middelmatig belang in de verschillende lokaliteiten waar sommige thans gecentraliseerde diensten zich zullen moeten vestigen, zal slechts mogelijk zijn door het oprichten door de Regie van nieuwe gebouwen.

Immers, in deze verschillende centra bestaan er geen grote mogelijkheden om gebouwen met kantoorruimte te huren.

Het oprichten van gebouwen door de Staat biedt voor de Schatkist, zelfs op middellange termijn, aanzienlijke voordelen in vergelijking met het tot op heden gevoerde beleid inzake inhuring.

Les travaux d'amélioration des voies d'accès aux ports maritimes seront également poursuivis.

B. Les opérations courantes.

Les dépenses courantes relatives aux « Grands postes » s'élèvent pour l'année budgétaire 1975 à 1.757.000.000 de francs. Ce montant comporte des dépenses de l'ordre de 400.000.000 de francs qui figuraient précédemment parmi les dépenses d'investissement des budgets extraordinaires. L'augmentation réelle des dépenses courantes en 1975, par rapport aux dépenses courantes de 1.180.188.000 francs en 1974, s'établit dès lors comme suit :

$(1.757.000.000 \text{ F} - 400.000.000 \text{ F}) - 1.180.188.000 \text{ F} = 176.812.000 \text{ F}$ ou une augmentation de 18 p.c.

Cette augmentation est due :

1° au facteur de croissance automatique des dépenses, résultat de la hausse des prix;

2° à l'extension constante du domaine public à entretenir;

3° à la progression des travaux de dragages d'entretien qui s'imposent dans les passes navigables, vers les ports maritimes, qui sont approfondis d'année en année.

Bâtiments.

La politique de la Régie des Bâtiments est dominée par trois considérations :

a) répondre aux besoins quantitatifs et qualitatifs des différentes administrations de l'Etat, ainsi que du pouvoir judiciaire;

b) pratiquer une politique résolue de rénovation du domaine immobilier de l'Etat, en abandonnant des bâtiments existants, démodés, désuets et de trop faible importance, de manière à regrouper les différents services dans des complexes de moyenne importance, afin d'augmenter la fréquence des contacts entre les différents services et de diminuer l'échange de correspondance;

c) entretenir convenablement les bâtiments existants et destinés à être conservés.

Les services de l'Etat ont un besoin considérable de bâtiments, étant donné les obligations sans cesse accrues de ces services.

La régionalisation ne diminuera pas le volume global des besoins; bien au contraire, la création de centres administratifs de petite et de moyenne importance dans les différentes localités où certains services actuellement centralisés devront essaimer, ne sera possible que par la construction de nouveaux bâtiments par la Régie.

En effet, dans ces différents centres, il n'existe pas de possibilités importantes de location de bâtiments à usage de bureaux.

La construction par l'Etat présente, déjà à moyen terme, pour le Trésor, des avantages considérables par rapport à la politique de locations suivie jusqu'à présent.

De huurgelden zijn immers gekoppeld aan het indexcijfer; die indexering geeft aanleiding tot inflatie van de uitgaven, zonder enige tegenprestatie.

Het is bijgevolg nodig, en eerst in de grote agglomeraties, een rationeel nieuwbouwbeleid te voeren.

Tenslotte moet de hergroepering van de overheidsdiensten (Staat, provincies, agglomeraties, federaties of gemeenten) in administratieve gebouwencomplexen worden aangemoedigd. Die hergroepering is niet alleen noodzakelijk op het gebied van de algemene economie inzake de administratieve infrastructuur van het land, maar eveneens in het algemeen belang. Al te dikwijls moet het publiek verschillende formaliteiten vervullen, die van verscheidene besturen afhangen en is daardoor verplicht zich meermaals te verplaatsen naar gebouwen waarin de kantoren van die verschillende besturen zijn ondergebracht.

De Regie der Gebouwen zal zo ruim mogelijk medewerken aan de industrialisering van het bouwwezen, industrialisering waarvan zij aan de basis lag. Zij oordeelt dat het aanwenden van geïndustrialiseerde constructiesystemen de enig mogelijk oplossing is om een verhoging van de kostprijs van de gebouwen te vermijden, die gelijkloopt met de verhoging van het indexcijfer der consumptieprijsen en zelfs dikwijls hoger ligt dan deze laatste.

Het hierboven aangehaalde bouwprogramma van administratieve gebouwen zal alleen kunnen worden uitgevoerd, en de financiële lasten die eruit voortvloeien door de gemeenschap kunnen gedragen worden, wanneer dat programma omwisselbare geïndustrialiseerde elementen gebruikt, die in grote serie kunnen vervaardigd worden.

De industrialisering der gebouwen zal het eveneens mogelijk maken de uitvoeringstermijnen te verminderen en continuïteit van het werk in de bouwnijverheid te verzekeren, door een groot deel van de werkzaamheden van deze laatste tegen het gure weer te beschutten.

De uitvoering van het hierboven geschetste programma zal omvangrijke financiële inspanningen vergen. De Regie der Gebouwen moet bijgevolg over voldoende actiemiddelen beschikken.

Buiten de gewone financieringsmiddelen, te weten de dotatie, moet de Regie een beroep kunnen doen op bijzondere financieringen in verhouding tot de omvang van de geplande werken, niet alleen om deze laatste op een rendabele manier te kunnen verwezenlijken (zonder opeenhoping van aanvullende interesten) maar tevens om te vermijden dat, zoals vaak in het verleden, delen van gebouwen onbruikbaar blijven ten gevolge van het gebrek aan continuïteit in de uitvoering van de in aanbouw zijnde complexen.

Zulke bijzondere financieringen moeten vastgesteld worden voor de verwezenlijking van complexen zoals het bouwen van het Paleis van Justitie te Antwerpen en te Bergen, onontbeerlijk geworden door de oprichting in deze steden van hoven van beroep en arbeidshoven, het bouwen van omvangrijke uitbreidingen van het Paleis van Justitie te Luik en van het provinciaal gouvernementsgebouw in deze stad,

En effet, les loyers sont indexés; cette indexation provoque une inflation des dépenses, sans aucune contre-partie.

Il est donc essentiel de lancer, et cela d'abord dans les grandes agglomérations, une politique rationnelle de constructions nouvelles.

Enfin, le regroupement des services publics (Etat, provinces, agglomérations, fédérations ou communes) dans des complexes administratifs, doit être encouragé. Ce regroupement est souhaitable non seulement au point de vue de l'économie générale en matière d'infrastructure administrative du pays, mais également dans l'intérêt du public. Trop souvent celui-ci doit accomplir différentes formalités qui dépendent de plusieurs administrations et est, de ce fait, obligé à de nombreux déplacements entre les immeubles où sont logés les bureaux de ces différentes administrations.

La Régie des Bâtiments continuera à contribuer aussi largement que possible à l'industrialisation du bâtiment, industrialisation dont elle a été à la base. Elle considère que l'utilisation de systèmes de construction industrialisée est la seule solution possible pour éviter une augmentation des prix de revient des bâtiments parallèle à l'augmentation de l'index des prix de détail et même souvent supérieure à cette dernière.

Le programme de construction de bâtiments administratifs évoqué ci-avant ne pourra être réalisé et les charges financières qui en résultent ne pourront être supportées par la communauté que si ce programme utilise des éléments industrialisés interchangeables pouvant être fabriqués en grande série.

L'industrialisation des bâtiments permettra également de réduire les délais d'exécution et d'assurer la continuité du travail dans l'industrie de la construction, en mettant une grande partie des opérations de celle-ci à l'abri des intempéries.

La réalisation du programme esquissé ci-avant nécessitera des efforts financiers importants. La Régie des Bâtiments doit donc disposer de moyens d'action suffisants.

Outre les sources de financement traditionnelles, c'est-à-dire la dotation, la Régie doit pouvoir faire appel à des financements spéciaux, en rapport avec l'ampleur des réalisations projetées, non seulement afin de réaliser celles-ci d'une manière rentable (sans accumulation d'intérêts intercalaires), mais également en vue d'éviter, comme trop souvent par le passé, que des parties de bâtiments restent inutilisables par suite de l'absence de continuité dans la réalisation des complexes entamés.

De tels financements spéciaux doivent être envisagés en vue de la réalisation de complexes tels que la construction de nouveaux Palais de Justice à Anvers et à Mons, rendue indispensable par la création des Cours d'appel et des Cours de travail dans ces localités, la construction d'extensions importantes du Palais de Justice de Liège et du Gouvernement provincial dans cette même ville, en connexion avec

samen met vernieuwing van de Place Saint-Lambert en van de Square Notger, het bouwen van een administratief centrum en van een nieuw provinciaal gouvernementsgebouw te Hasselt, het afstaan van militaire gebouwen die weder dienen ingericht en ter beschikking van de Rijkswacht gesteld moeten worden.

Tot slot, om een nieuw bouwbeleid van het onroerend staatspatrimonium, sector gebouwen, te kunnen voeren, vernieuwing die een der voornaamste redenen van zijn oprichting was, moet de Regie der Gebouwen, volgens de bepalingen zelf van de wet van 1 april 1971, kunnen beschikken over fondsen die voortkomen van de verkoop van onroerende goederen die zonder nut geworden zijn, en tot onmiddellijke herinvestering overgaan, op het gevaar af niet aan een van zijn verplichtingen te kunnen voldoen : het behoud van de werkelijke waarde van het staatspatrimonium verzekeren.

Gelet op de huidige financiële en economische toestand en op de maatregelen ter bestrijding van de inflatie, is de begroting van de Regie der Gebouwen voor het dienstjaar 1975 jammer genoeg besnoeid moeten worden en vermeldt zij slechts werken waarvan de uitvoering absoluut noodzakelijk is met name om de voltooiing van de begonnen gebouwen mogelijk te maken.

Het investeringsprogramma is tot 3 miljard 31 miljoen beperkt en het krediet uitgetrokken voor het onderhoud van de staatsgebouwen tot 575 miljoen.

Elektriciteit en elektromechanica.

In 1975 zal dit bestuur zijn activiteit wijden aan :

1. Studie, uitvoering en onderhoud der elektrische- en elektromechanische uitrustingen op de waterwegen en de wegen.

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

3. Studie, uitvoering en onderhoud op de gewone rijks- wegen van de installaties van openbare verlichting, signalisatie, bewegwijzering.

4. Studie, uitvoering en onderhoud van de installaties voor de oplossing van de automatise- en informatieproblemen voor wegen en waterwegen, ter voorkoming van overstromingen en verkeersopstoppen. Bestendige controle van bovengrondse en ondergrondse waterreserve en voor onze wegen een bestendige controle over de verkeersdichtheid met automatische regeling van het verkeer. Meting van de watervervuiling in experimenteel stadium.

5. Coördinatie van seininstallaties in stedelijk agglomeraties.

6. 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.

la rénovation de la Place Saint-Lambert et du Square Notger, la construction d'un centre administratif et d'un nouveau Gouvernement provincial à Hasselt, la cession de bâtiments militaires à réaménager et à mettre à la disposition de la Gendarmerie.

Enfin, en vue de pouvoir mener la politique de rénovation du domaine immobilier de l'Etat, secteur bâtiments, rénovation qui constituait un des principaux motifs de sa création, la Régie des Bâtiments doit pouvoir, suivant les termes même de la loi du 1^{er} avril 1971, utiliser les fonds qui proviennent de la vente de biens immeubles devenus sans utilité, à des réinvestissements immédiats sous peine de ne pas satisfaire à une de ses obligations : assurer le maintien en valeur réelle du patrimoine de l'Etat.

Eu égard à la situation financière et économique actuelle et aux mesures prises en vue de lutter contre l'inflation, le budget de la Régie des Bâtiments, pour l'exercice 1975, a dû malheureusement être réduit et n'y figurent que des travaux dont la réalisation est inéluctable, pour permettre notamment l'achèvement des bâtiments commencés.

Le programme d'investissements a été limité à 3 milliards 31 millions et le crédit prévu pour l'entretien des bâtiments de l'Etat à 575 millions.

Electricité et électromécanique.

En 1975, cette Administration consacrera son activité aux objets ci-après :

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

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

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

4. Etude, exécution et entretien des installations nécessaires pour la solution des problèmes d'automation et d'information touchant aux routes et aux voies navigables, en vue de la prévention des inondations et des embouteillages. Contrôle permanent des réserves d'eau superficielle et souterraine et, pour les routes, contrôle permanent de la densité du trafic, avec réglage automatique de la circulation. Mesure de la pollution des eaux, au stade expérimental.

5. Coordination d'installations de signalisation lumineuse dans certaines agglomérations urbaines.

6. 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.

7. Studie en uitvoering van telefooninstallaties, bliksem-afleiders en andere zwakstroominstallaties in de rijksgebouwen.

Gesubsidieerde werken en wederopbouw.

Dit bestuur zet zijn activiteiten voort zoals in het verleden.

Er dient onderlijnd dat sinds de wet van 11 juli 1973 het Speciaal Fonds voor de bouw van provinciale en gemeentelijke scholen naar de Ministeries van Nationale Opvoeding werd overgeheveld.

Fonds voor Economische Expansie en Regionale Reconvertie.

Het krediet van 3.200 miljoen, uitgetrokken op de begroting voor 1975 zal aangewend worden voor de aanleg van toegangswegen tot industrieterreinen en vooral voor de uitrusting van de industriële, ambachtelijke en dienstzone.

In dit globale krediet zijn echter reeds nu 181,5 miljoen gereserveerd voor de sanering van steenkolenmijnen, overeenkomstig het vijfjarenplan, vastgesteld door het M.C.E.S.C. in mei 1973.

Stadskernvernieuwing.

Op 23 oktober l.l. hebben de Verenigde Commissies van Kamer en Senaat aan een inlichtingsvergadering betreffende dit onderwerp deelgenomen.

In dit opzicht werd de huidige stand van zaken nagegaan van de vijf pilootoperaties (Brugge, Mechelen, Brussel, Jumet en Namen).

Gezondmaking van Waalse terreinen.

Zoals voor 1974, is op artikel 01.05 van de begroting een krediet van 1 miljard uitgetrokken.

Er werd inderdaad reeds aangetoond dat de verzwakking van de Waalse economie haar oorzaak vindt in de verouderde staat van bepaalde industriezones en stadsgedeelten en zelfs in de achteruitgang van enkele natuurlijke en toeristische gebieden.

Een probleem wacht nog op een oplossing: het werd ter advies voorgelegd aan de Staatssecretaris voor Begroting; het betreft het niet-overeenstemmen van de Franse en de Nederlandse tekst van de omschrijving van dit artikel. De Franse tekst maakt enkel melding van « Waalse terreinen » waar de Nederlandse tekst vermeldt « Waalse industrie-terreinen ».

Stedebouw en ruimtelijke ordening.

Het beleid inzake ruimtelijke ordening zal in 1975 worden verdergezet met de bekrachtiging van de ontwerp-gewest-plannen, die in 1974 nog niet bij ministerieel besluit werden bekrachtigd.

7. Etude, et exécution d'installations téléphoniques, de paratonnerres et d'autres installations à courant faible dans les bâtiments de l'Etat.

Travaux subsidiés et reconstruction.

Cette administration continuera son activité comme par le passé.

A cet égard, il y a lieu de souligner que, depuis l'entrée en vigueur de la loi du 11 juillet 1973, le Fonds spécial des constructions scolaires provinciales et communales a été transféré aux Ministères de l'Education nationale.

Fonds d'Expansion économique et de Reconversion régionale.

Le crédit de 3 milliards 200 millions prévu au budget pour 1975 sera utilisé pour la construction de voies d'accès aux zonings industriels et surtout pour l'équipement de zones industrielles, artisanales et de services.

Toutefois, dans ce crédit global, 181,5 millions sont d'ores et déjà réservés à l'assainissement des sites charbonniers, conformément au programme quinquennal arrêté par le C.M.C.E.S. en mai 1973.

Rénovation urbaine.

Le 23 octobre dernier, les Commissions réunies de la Chambre et du Sénat ont participé à une journée d'information sur ce sujet.

Le point de la situation a été fait à cet égard en ce qui concerne les cinq opérations pilotes (Bruges, Malines, Bruxelles, Jumet et Namur).

Assainissement des sites wallons.

Comme en 1974, un crédit de 1 milliard figure à l'article 01.05 du budget.

Il a été en effet mis en évidence qu'une raison importante de l'affaiblissement de l'économie de la Wallonie était l'état de vieillissement de certaines de ses zones industrielles et urbaines, voire la dégradation de certains de ses sites naturels et touristiques.

Un problème reste à résoudre; il est d'ailleurs soumis à l'avis du Secrétaire d'Etat au Budget: il s'agit de la discordance entre les versions française et néerlandaise du libellé de l'article. Du côté français, il est question de « sites wallons », sans plus, tandis que du côté néerlandais figure « sites industriels wallons ».

Urbanisme et aménagement du territoire.

En 1975, la politique menée en matière d'aménagement du territoire sera poursuivie par la ratification des projets de plans de secteur n'ayant pas encore été sanctionnés, en 1974, par arrêté ministériel.

Volgende gewestplannen werden reeds bij ministerieel besluit bekrachtigd :

Het gewest « Veurne-Westkust », op 28 december 1973;

De gewesten « Oostende-Middenkust », en « Mechelen », op 15 februari 1974;

Het gewest « Oudenaarde », op 5 maart 1974;

De gewesten « Sint-Truiden-Tongeren », « Leuven », « Halle-Vilvoorde » en « Brugge-Oostkust », op 29 maart 1974;

De gewesten Wavre-Jodoigne-Perwez, Charleroi, Moeskroen-Komen, Thuin-Chimay, Verviers-Eupen, Stavelot, Sud Luxembourg, Dinant-Ciney-Rochefort, op 16 juli 1974.

De algemene planologische voorschriften bij koninklijk besluit van 28 december 1973 vastgesteld, worden voor ieder gewestplan aangevuld met bijzondere voorschriften, toepasselijk en aangepast aan de bijzondere situatie van ieder gewest.

Het openbaar onderzoek, zoals voorzien door de wet op de stedenbouw en de ruimtelijke ordening, wordt zo snel mogelijk ingezet, na de ondertekening van het ministerieel besluit. Dit betekent, na het drukken van de plannen op een voldoende aantal exemplaren voor de verspreiding van het gewestplan, bij de instanties, betrokken bij de wettelijke procedure.

Voor de drie kustgewesten en het gewest Mechelen werd het openbaar onderzoek reeds ingezet.

Wat de specifieke problematiek van de ambachtelijke zones betreft, werd een commissie opgericht die criteria moet vaststellen voor die ambachtelijke zones. Deze commissie heeft haar besluiten neergelegd in een verslag aan de Minister van Openbare Werken.

Wat het probleem van de weekendverblijven betreft, die meestal zonder vergunning werden opgericht, werd een beleid uitgewerkt dat de regularisering van deze onregelmatige toestand inhoudt.

Als wetgevend instrument werd een koninklijk besluit van 30 oktober 1973 getroffen betreffende de reglementering van de weekendverblijfparken. Interdepartementale commissies werden opgericht per provincie, samengesteld uit vertegenwoordigers van het Ministerie van Openbare Werken en van Toerisme om geval per geval te onderzoeken, in het kader van de regulariseringspolitiek.

Bij het onderzoek wordt uitgegaan van de bezorgdheid zoveel mogelijk de waardevolle landschappen te redden, door eventuele herlocalisatie van onverantwoorde inplantingen, en tevens een minimum aan kwaliteit omgeving en uitrusting te waarborgen.

Teneinde een beleid inzake de vestiging van grote distributiebedrijven uit te werken, werd in oktober 1973 een interdepartementale commissie voor de distributie opgericht bij het Ministerie van Economische Zaken.

In deze commissie hebben zitting afgevaardigden van de departementen, betrokken bij de problematiek, vertegen-

Les plans de secteur suivants ont déjà été sanctionnés par arrêté ministériel :

Le plan de secteur dit « Veurne-Westkust », le 28 décembre 1973;

Les plans de secteur dits « Oostende-Middenkust », et « Mechelen », le 15 février 1974;

Le plan de secteur dit « Oudenaarde », le 5 mars 1974;

Les plans de secteur dits « Sint-Truiden-Tongeren », « Leuven », « Halle-Vilvoorde » et « Brugge-Oostkust », le 29 mars 1974;

Les plans de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez, Charleroi, Mouscron-Comines, Thuin-Chimay, Verviers-Eupen, Stavelot, Sud Luxembourg, Dinant-Ciney-Rochefort, le 16 juillet 1974.

Pour chaque plan de secteur, les prescriptions générales en matière d'aménagement du territoire, fixées par arrêté royal du 28 décembre 1973, seront complétées par des prescriptions particulières, applicables et adaptées à la situation particulière du secteur en cause.

L'enquête publique, telle qu'elle est prévue par la loi relative à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire, sera entamée, aussi rapidement que possible, après la signature de l'arrêté ministériel, cela signifie après l'impression des plans en un nombre suffisant d'exemplaires pour permettre la diffusion du plan de secteur aux instances intéressées à la procédure légale.

L'enquête publique a déjà été entamée pour les trois secteurs du littoral et le secteur dit « Mechelen ».

Pour ce qui concerne les problèmes spécifiques posés par les zones artisanales, il a été institué une commission ayant pour mission d'arrêter des critères concernant lesdites zones. Cette commission a déposé ses conclusions dans un rapport adressé au Ministre des Travaux publics.

Quant au problème des résidences de week-end, généralement érigées sans permis, il a été élaboré une politique prévoyant la régularisation de cette situation irrégulière.

Un arrêté royal du 30 octobre 1973 a été pris, en tant qu'instrument législatif, au sujet de la régularisation des parcs résidentiels de week-end. Il a été créé des commissions interdépartementales, par province. Elles se composent de représentants du Ministère des Travaux publics et du Tourisme et sont chargées d'étudier cas par cas, dans le cadre de la politique de régularisation.

Le principe de base de l'étude est le souci de sauver, dans la mesure du possible, les sites présentant un grand intérêt, en cédant à une relocalisation éventuelle d'implantations injustifiées, tout en garantissant, également, un minimum de qualité en matière d'environnement et d'équipement.

En vue de mettre sur pied une politique d'établissement de grandes entreprises de distribution, il a été créé, en octobre 1973, une commission interdépartementale pour la distribution, au sein du Ministère des Affaires économiques.

Siègent dans ladite commission : des délégués des départements intéressés aux problèmes, des représentants des orga-

woordigers van de middenstandsorganisaties, van de verbruikers, van de werknemersorganisaties, en van de Vereniging van de grote distributiebedrijven.

In afwachting dat criteria voor de vestiging van grote distributiebedrijven door deze commissie zijn uitgewerkt, werd er beslist dat vanaf 1 januari 1974, en voor de periode van één jaar, alle nieuwe aanvragen tot vestiging zouden voorgelegd worden aan het advies van de ambtenaren van de commissie.

Door de Minister van Openbare Werken werd voor gans het nationale grondgebied een studie aangevat met betrekking tot de localisatie van het kleinhandelsapparaat op bovenlokaal niveau.

Deze studie beoogt in een eerste fase een inzicht te verschaffen in de ruimtelijke structuur van het bestaande kleinhandelsapparaat en na te gaan welke uitgaven dienen te worden gedaan.

Uitgaande van de confrontatie van beide gegevens kunnen in een tweede fase alternatieve planoptieken worden uitgewerkt die als basis van bespreking kunnen dienen voor de uitwerking van een globaal ontwikkelingsplan.

De stadskernvernieuwing is een probleem in de ruimtelijke ordening, dat een bijzondere aanpak vereist.

Om een beleid terzake uit te werken, werd begonnen met vijf piloot-projecten voor de steden Brugge, Mechelen, de Marollenwijk te Brussel, Jumet en Namen.

Een bijzonder facet vormt hierbij de bescherming van de waardevolle monumenten en landschappen. De inventaris der landschappen, opgesteld door de Nationale Survey van het Ministerie van Openbare Werken is dan ook dringend aan vernieuwing toe.

Waar bij het opmaken van de huidige ontwerp-gewestplannen, de sociale en economische ontwikkeling van de maatschappij het voornaamste uitgangselement vormde, en de vrije ruimte als reserveruimte werd beschouwd, zal bij de uitwerking van volgende bodembestemmingsplannen meer aandacht dienen te worden geschonken aan de intrinsieke waarde van de vrije ruimte in haar verschillende geledingen.

Studies dienen te worden ondernomen om deze gronden te evalueren en te diversifiëren volgens hun intrinsieke waarde als natuurreserve, voor de landbouw, als groene ruimte, voor recreatie of als structurerend element tussen verschillende verstedelijkte gebieden.

Aldus zal het mogelijk zijn te komen tot een verantwoord beheer van deze gebieden, die tot nu toe ten onrechte door sommigen werden beschouwd enkel als een reserve voor toekomstige actieve bestemmingen.

Een beleid dient uitgewerkt inzake de verwerving of integratie door de overheid van groene ruimten die een sociale functie vervullen, zowel in als buiten de verstedelijke gebieden.

Een belangrijk onderzoekerrein ligt nog braak in de verstedelijkte gebieden. Hier stelt zich niet enkel een pro-

nisations de classes moyennes, des consommateurs et des organisations de travailleurs ainsi que de l'Association des grandes entreprises de distribution.

En attendant que ladite commission ait arrêté des critères d'établissement des grandes entreprises de distribution, il a été décidé qu'à partir du 1^{er} janvier 1974, et pour une période d'un an, toutes nouvelles demandes d'établissement seraient soumises, pour avis, aux fonctionnaires de la commission.

Pour l'ensemble du territoire national, le Ministre des Travaux publics a lancé une étude portant sur la localisation de l'appareil de commerce de détail à l'échelon supra-local.

Cette étude doit permettre de se faire, au cours d'une première phase, une idée de la structure spatiale de l'appareil de commerce de détail existant et de rechercher, également, quelles seront les dépenses à consentir.

En partant de la confrontation des deux données, il pourra être élaboré, au cours d'une deuxième phase, des optiques de plan alternatives, pouvant servir de base de discussion pour la mise sur pied d'un plan global de développement.

La rénovation des centres urbains constitue, dans le cadre de l'aménagement du territoire, un problème nécessitant une action spéciale.

Afin d'élaborer une politique en la matière, cinq projets-pilotes pour les villes de Bruges, de Malines, le quartier des Marolles à Bruxelles, Jumet et Namur ont été lancés.

En l'occurrence, un volet spécial est constitué par la protection des monuments et sites de valeur. L'inventaire des sites, établi par le Survey National du Ministère des Travaux publics, doit, dès lors, être remanié d'urgence.

Tandis que, lors de l'établissement des projets de plan de secteur actuels, le développement social et économique de la société constituait l'élément de départ essentiel, l'espace libre ayant été considéré comme espace de réserve, il faudra lors de l'élaboration de plans d'affectation du sol futurs, prêter une attention plus grande à la valeur intrinsèque de l'espace libre dans ses diverses articulations.

Il y a lieu d'entreprendre des études en vue d'évaluer et de diversifier les terrains en cause d'après leur valeur intrinsèque en tant que réserves naturelles, pour l'agriculture, en tant qu'espaces verts, pour la récréation ou en tant qu'élément de structuration entre diverses zones urbanisées.

Ainsi, il sera possible d'aboutir à une gestion justifiée des dites zones, lesquelles avaient été considérées jusqu'à présent, à tort, par certains uniquement comme une réserve pour des affectations actives futures.

Il y a lieu de mettre sur pied une politique d'acquisition ou d'intégration par les pouvoirs publics, d'espaces verts remplissant une fonction sociale, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des zones urbanisées.

Dans les zones urbanisées, un important terrain d'investigation reste inexploré. Il ne s'y pose pas uniquement un

bleem van structurering en ordening. Op het vlak van de leefbaarheid van het stedelijk milieu en de woonomgeving blijven nog vragen open. Te dien einde werden op dit vlak door de Minister van Openbare Werken enkele studieopdrachten aan specialisten toevertrouwd.

De resultaten van de eerste fase van de pragmatische studie over het natuurpark van Postel kwamen ter beschikking en werden medegedeeld aan de betrokken instanties om de eerste besluiten te trekken.

Ook het structuurplan voor de militaire gronden van Tielen, Kasterlee en Turnhout kwam gereed en zal ongetwijfeld beslissingen uitlokken inzake de bepaling van de toekomstige bestemming van dit gebied. Er werd inderdaad gewacht op de resultaten van deze studie om over te gaan tot de overdracht van deze gronden.

Een bijzondere inspanning zal eveneens geleverd worden voor de mechanografische verwerking van de informatie in verband met het bodemgebruik, om toe te laten de verwezenlijking van de aanlegplannen te volgen.

De dienst voor sanering van de verlaten steenkoolvestigingen Vlaanderen werkt verder aan de reconversie van de gesloten mijninstellingen. De uitvoering van het saneringsproject Houthalen is aangevangen in augustus 1974 en loopt over drie jaar.

Voor het project sanering der tuinvijken te Genk-Zwartberg werden voorstellen uitgewerkt doch is nog geen beslissing genomen.

De mogelijkheid wordt eveneens onderzocht voor de sanering van de tuinvijken van Waterschei en Eisden.

In Wallonië zijn verschillende saneringsoperaties gestart. Andere projecten worden voorbereid voor 1975.

Een voorstel van programma hieromtrent werd uitgewerkt en het beoogt de gezondmaking van dertig verlaten industrievestigingen gespreid over gans het industriebekken van de Borinage tot Luik.

In dit programma kan de nieuwe wetgeving, die wordt voorbereid voor de verlaten industrievestigingen, zijn praktische toepassing vinden.

Evenzeer werd aandacht geschonken aan de moeilijkheden inzake energievoorziening en de mogelijkheid onderzocht om hierbij de steenkoolafval van de terrils te valoriseren.

Indien dit programma voor 1975 wordt uitgevoerd, kan een oppervlakte van ongeveer 450 ha worden gesaneerd waarvan de 2/3 als groene ruimte zullen worden bestemd.

De dienst van het Groenplan zal de studie van het beheer van de haar bij koninklijk besluit van 28 oktober 1960 opgedragen parken, squares en beplantingen langs de wegen en lanen in de Brusselse agglomeratie verder uitwerken en zich bezighouden met de uitrusting van de Staats-boomkwekerij.

Deze realisaties gaan gepaard met een belangrijke oppervlaktevermeerdering van 25 pct. en een jaarlijkse gemiddelde

probleme de structuration et d'aménagement. Il reste des questions à résoudre sur le plan de la viabilité du milieu urbain et de l'habitat.

A cette fin, le Ministre des Travaux publics a confié à des spécialistes quelques missions d'étude en la matière.

Les résultats de la première phase de l'étude pragmatique relative au parc naturel de Postel nous sont parvenus; ils ont été communiqués aux instances intéressées afin qu'elles puissent tirer les premières conclusions.

De même, le plan de structure des terrains militaires de Tielen, de Kasterlee et de Turnhout est achevé; il provoquera certainement des décisions concernant la détermination de la destination future de la zone en question. On a, en effet, attendu les résultats de cette étude pour procéder à la cession desdits terrains.

Un effort particulier sera également nécessaire, dans le domaine du traitement mécanographique de l'information relative à l'utilisation du sol, afin de permettre de suivre la réalisation des plans d'aménagement.

Le service d'assainissement des sites charbonniers désaffectés de Flandre poursuit ses travaux de reconversion des charbonnages ayant cessé leur exploitation. L'exécution du projet d'assainissement de Houthalen a été entamée en août 1974 et s'étendra sur trois ans.

Les propositions ont été élaborées concernant le projet d'assainissement des cités-jardin de Genk-Zwartberg, mais il n'a pas encore été pris de décision.

On étudie également la possibilité d'assainir les cités-jardin de Waterschei et d'Eisden.

En ce qui concerne la Wallonie, plusieurs opérations d'assainissement sont en cours actuellement. De nouvelles opérations sont prévues pour l'exercice 1975.

Le programme correspondant est à l'étude et vise l'assainissement de trente sites répartis dans tout le sillon industriel s'étendant du Borinage à Liège.

Dans ce programme, la nouvelle législation, actuellement à l'étude concernant les sites industriels désaffectés, pourra recevoir des applications pratiques.

De même, les difficultés en matière énergétique et nécessitant la récupération de matières charbonneuses à provenir de terrils ont été évoquées et des solutions ont été prévues à cette fin.

Du point de vue de l'aménagement, si ce programme de 1975 est réalisé, une surface d'environ 450 hectares pourrait être récupérée dont les 2/3 en espaces verts.

Le service du Plan vert continuera l'étude de la gestion des parcs, squares et plantations le long des routes et avenues de l'agglomération bruxelloise, gestion qui lui a été confiée par arrêté royal du 28 octobre 1960; il s'occupera également de l'équipement de la pépinière de l'Etat.

Ces réalisations iront de pair avec une augmentation de superficie importante, de l'ordre de 25 p.c., et avec une

stijging van 20 pct. aan onderhoudskosten, voortvloeiend uit de verhoging der eenheidsprijzen enerzijds en anderzijds is er een ruime verhoging van de aanleg- en onderhoudsprijzen voor wat aangepaste beplantingen betreft in stedelijk midden in verband met de milieuproblematiek en de onderzoeks- en saneringskosten eraan verbonden.

Aan de vrijwaring en de uitbouw van belangrijke groene ruimten zal een bijzondere aandacht besteed worden.

Verantwoorde toelagen aan ondergeschikte besturen voor de aankoop van waardevolle groene ruimten en de aanleg ervan in functie van hun openstelling voor het publiek vergen belangrijke financiële inspanningen.

Wat de algemene bouwverordeningen betreft, waarvan sprake in artikel 59 en 60 van de wet van 29 maart 1962, houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en de stedenbouw, gewijzigd bij de wetten van 22 april 1970 en 22 december 1970, houd ik er aan te bevestigen dat deze binnen de kortst mogelijke tijd van de grond zullen komen, evenals de voorschriften inzake brandbeveiliging.

Ook de studie voor een algemene verkavelingsverordening is beëindigd. De tekst is overgemaakt aan de afdeling « Wetgeving » van de Raad van State.

Andere problemen die de aandacht vragen zijn de zandwinningsplaatsen, een definitieve stellingname inzake de achteruitbouwzones, inzonderheid langs grote verkeerswegen, en de parkeervoorschriften.

Huisvesting.

Drie werkgroepen werden opgericht met opdracht, de studie en het indienen van onmiddellijke maatregelen die voor de verdere toekomst een kwalitatieve verbetering van ons woningpatrimonium moet mogelijk maken.

In deze optiek werd besloten het stelsel van hypothecaire en sociale leningen aan te passen, zowel bij de door de Staat erkende kredietinstellingen als bij de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting, de Nationale Landmaatschappij en het Woningfonds van de Bond voor Grote Gezinnen. Verder wordt eerstdaags een voorstel tot verhoging van de toelage voor het slopen van ongezonde woningen aan het M.C.E.S.C. voorgelegd met het doel de vernieuwing nieuw leven in te blazen, vernieuwing die volgens de statistieken een duidelijke verzwakking aangeeft.

De commissie van de Huisvesting blijft haar taak verder uitvoeren en beijvert zich voor de volgende drie punten :

1. *Verwerven van eigendom.*

Hier blijven de structurele gegevens ongewijzigd. Prijsverhogingen doen zich voor en het wordt het hoofddoel van onze politiek deze prijzen zoveel mogelijk te stabiliseren. Wij beschikken hiervoor over de nieuwe technieken inzake systeemgebouw, de gegroepeerde werven, de mededinging tussen de openbare en de private sector en zelfs de herstructurering van de openbare sector.

hausse annuelle moyenne de 20 p.c. des frais d'entretien, hausse provenant de la majoration des prix unitaires, d'une part, et il s'y ajoute, d'autre part, une augmentation sensible des coûts d'établissement et d'entretien des plantations adaptées en milieu urbain, vu les problèmes du milieu et les frais de recherches et d'assainissement qui y sont liés.

On prêtera une attention toute particulière à la préservation et à l'aménagement d'importants espaces verts.

Les subventions justifiées, accordées aux pouvoirs subordonnés pour l'acquisition d'espaces verts de valeur et leur aménagement en fonction de leur ouverture au public, requièrent des efforts financiers importants.

Pour ce qui concerne les règlements généraux sur les bâtiments, dont il est question aux articles 59 et 60 de la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, modifiée par les lois du 22 avril 1970 et du 22 décembre 1970, je tiens à confirmer que ces derniers seront pris dans le plus bref délai possible; il en est de même des prescriptions en matière de protection contre l'incendie.

D'autre part, l'étude d'un règlement général sur les lotissements est terminée; le texte en est soumis à la section « Législation » du Conseil d'Etat.

D'autres problèmes requièrent l'attention : les emplacements d'extraction de sable, une prise de position définitive en matière de zones de recul, notamment le long des grandes voiries, et les prescriptions en matière de parking.

Logement.

Trois groupes de travail ont été constitués afin d'étudier et de proposer des mesures immédiates, à moyen terme et à plus longue échéance dans une perspective d'amélioration qualitative de notre patrimoine logement.

Dans cette optique, il a été décidé de procéder à l'adaptation du régime des prêts hypothécaires, des prêts sociaux, tant pour les organismes de crédit agréés par l'Etat que pour la Société Nationale du Logement, la Société Nationale Terrienne et le Fonds du Logement de la Ligue des familles nombreuses; d'autre part, la majoration des allocations pour la démolition d'habitations insalubres sera soumise prochainement au C.M.C.E.S., afin de relancer le processus de modernisation pour lequel les courbes statistiques marquaient un infléchissement inquiétant.

La commission Logement reste attelée à la tâche et développe ses efforts dans trois directions :

1. *Accès à la propriété.*

Dans ce secteur, les données structurelles restent les mêmes et se manifestent surtout par une augmentation des prix, la stabilisation de ceux-ci sera l'idée maîtresse de notre politique; quels sont nos moyens : l'utilisation des techniques du préfabriqué, les chantiers groupés, la concurrence entre le secteur public et le secteur privé, voire la restructuration du secteur public.

Wij streven niet alleen naar het verbeteren van de bestaande voordelen (leenpremies), maar willen vooral nieuwe voordelen bieden, zoals bijvoorbeeld het woonsparen, waarvan de uitvoering zal samengaan met de aanpassing van de huidige regeling.

2. Huursector.

Om deze sector zijn wezenlijke roeping terug te geven dient het huurstelsel zodanig te worden herzien dat alleen diegenen voor wie het werd ontworpen, er kunnen van genieten. Ook hier kan de privé-sector, naast de openbare sector, matigend optreden.

3. Ongezone woningen.

De toekomst ligt in de stadskernvernieuwing, maar ook zij zoekt thans naar middelen van verwezenlijking. Hier ontbreekt de ambitie niet, maar voor alles moet toch de wettelijke basis worden gelegd voor een hernieuwingspolitiek. Wat nu reeds bestaat moet in deze politiek ingekaderd worden en verder uitgewerkt in functie van de aan gang zijnde verwezenlijkingen.

De kredieten uitgetrokken op de eigenlijke begroting van Openbare Werken bedragen voor de huisvesting 8 miljard 600 miljoen tegenover 6 miljard 900 miljoen in 1974.

En ten slotte volgt hier een overzicht van de voornaamste problemen die het voorwerp uitmaken van een grondige studie.

1. Problemen van algemene aard.

1.1. De politiek van sociale huisvesting veeleer structureel dan conjunctureel richten.

1.2. Opvoeren van de investeringsmiddelen van de maatschappijen van openbare dienst;

1.3. Herziening van zekere voorwaarden tot het uitoefenen van het beroep van architect.

1.4. Meewerken van de privé-sector aan de politiek van sociale huisvesting.

2. Sector eigendom.

2.1. Aanpassing van het kredietstelsel onder staatswaarborg.

2.2. Herziening van de modaliteiten voor hulp bij de bouw door het privé-initiatief (bouwpremie).

2.3. Oprichten van een stelsel woonsparen.

2.4. Herziening van het wettelijk stelsel van mede-eigendom.

3. Huursector.

Openbare sector.

3.1. Algehele hervorming van het huurstelsel.

Privé-sector.

3.2. Mogelijkheid tot herziening van de wet van 29 januari 1964 ter bescherming van de lage huren.

Si notre effort porte sur l'amélioration des avantages existants (prêts-primes), il tend principalement à mettre au point des avantages nouveaux, tel, par exemple, que l'épargne-logement, dont la mise en œuvre se fera en parallèle avec le réajustement du système actuel.

2. Secteur locatif.

Afin que ce secteur retrouve sa vocation originelle, il faut revoir le régime des loyers de sorte que bénéficient vraiment d'un logement social, ceux à qui celui-ci est destiné. Ici encore, le secteur privé pourrait, concurremment au secteur public, jouer un rôle pondérateur.

3. Habitations insalubres.

L'heure est à la rénovation urbaine mais celle-ci cherche aujourd'hui les outils de sa réalisation. Si les objectifs poursuivis ne manquent pas d'ambition, il n'en reste pas moins qu'il faut avant tout donner une base légale à la politique de rénovation; les avantages existants doivent s'inscrire dans le cadre de cette politique et être perfectionnés en fonction des réalisations en cours.

Les crédits prévus au budget proprement dit des Travaux publics pour le logement s'élèvent à quelque 8 milliards 600 millions contre 6 milliards 900 millions en 1974.

Enfin, voici un aperçu des principaux problèmes qui font l'objet d'un examen approfondi :

1. Problèmes généraux.

1.1. Donner à la politique du logement social un caractère plus structurel que conjuncturel.

1.2. Accroissement du pouvoir d'investissement des sociétés de service public.

1.3. Révision de certaines conditions d'exercice de la profession d'architecte.

1.4. Participation du secteur privé à la politique du logement social.

2. Secteur propriété.

2.1. Adaptation du régime des prêts garantis par l'Etat.

2.2. Révision des modalités d'aide à la construction par l'initiative privée (prime à la construction).

2.3. Instauration d'un système d'épargne-logement.

2.4. Révision du régime légal de la copropriété.

3. Secteur locatif.

Secteur public.

3.1. Réforme générale du régime locatif.

Secteur privé.

3.2. Opportunité d'une révision de la loi du 29 janvier 1964 sur la protection des loyers modestes.

4. Eigendoms- en huursector.

Herziening van artikel 33 van de Huisvestingscode (ten laste nemen van de infrastructuurwerken).

5. Sector sanering.

5.1. Herziening van de sloopvergoeding.

5.2. Herziening van de artikelen 66 tot 70 van de Huisvestingscode :

- afbraak van wijken;
- voor de bejaarden vergoeding voor wederinrichting, huur en installatie;
- hulp inzake onaangepaste huisvesting;
- ten laste nemen van de B.T.W.

5.3. Artikel 69, verwerving zonder de grond.

Havenbeleid.

De laatste jaren stelt men in de Belgische zeehavens een voortdurende stijging vast van de tonnenmaat der verscheepte goederen. De tonnenmaat van de schepen zelf stijgt voortdurend, inzonderheid van de schepen die petroleum en delfstoffen vervoeren.

Onze zeehavens verzekeren meer dan de helft van onze internationale trafiek en vormen ontegensprekelijk een uiterst belangrijke factor in het economisch leven van België.

Het is dan ook van vitaal belang voor de nationale economie de toegangswegen tot onze havens, zowel langs de zee als langs de Westerschelde voor het huidige zeevaartverkeer toegankelijk te maken en de havens zelf aan de bestaande technische evolutie van het zeevaartverkeer aan te passen.

Gemakkelijke verbindingen met het binnenland dienen eveneens aangelegd, zowel te water, langs de weg als per spoor.

Een voornaam element in elke Belgische havenpolitiek vormt de noodzaak de Schelde stroomafwaarts van Antwerpen te normaliseren en tevens de doorgang van de Scheur naar de hoge zee uit te diepen.

Grote schepen van 125.000 ton moeten Antwerpen van zee uit kunnen bereiken in één getijde door het verdiepen van de Scheur tot op het peil (—12) bij lage tij, en door het uitbaggeren van de zandbanken in de Schelde tot het peil (—11).

De rechtrekking van de bocht van Bath behoort vanzelfsprekend tot het programma van normalisering van de Schelde. Tevens moet de doorgang in zee, die toegang verleent tot de haven van Zeebrugge, geleidelijk uitgediept worden.

De drie belangrijkste Belgische havens zijn natuurlijk Antwerpen, Gent en Zeebrugge.

1. Haven van Antwerpen.

Door het tienjarenplan dat enkele jaren geleden voltooid werd, kende de haven een gevoelige uitbreiding. Het stelde

4. Secteurs propriété et locatifs.

Révision de l'article 33 de Code du Logement (prise en charge des travaux d'infrastructure).

5. Secteur assainissement.

5.1. Révision de l'allocation de démolition.

5.2. Révision des articles 66 à 70 du Code du Logement :

- démolition d'ensembles;
- allocations d'aménagement, de loyer et d'installation pour les personnes âgées;
- aide en matière de logement inadapté;
- prise en charge de la T.V.A.

5.3. Article 69, acquisition sans le terrain.

La politique portuaire.

Au cours de ces dernières années, l'on constate un accroissement continu du tonnage de marchandises transbordées dans les ports maritimes belges. A noter également le tonnage croissant des navires, surtout de ceux transportant le pétrole et les minerais.

Nos ports maritimes assurent plus de la moitié de notre trafic international et constituent indiscutablement un facteur primordial de la vie économique en Belgique.

Il est dès lors vital pour l'économie nationale d'adapter à la navigation maritime actuelle les voies d'accès vers nos ports, tant en mer que dans l'Escaut occidental, et d'adapter les ports eux-mêmes aux évolutions constatées dans la technique de la navigation maritime.

Il s'impose aussi de les doter de liaisons aisées vers l'intérieur du pays, que ce soit par eau, par la route ou par chemin de fer.

Un élément primordial de toute politique portuaire belge est la nécessité de normaliser l'Escaut à l'aval d'Anvers et, parallèlement, d'approfondir la passe du Scheur vers la haute mer.

L'objectif est de permettre aux grands navires, d'un tonnage de 125.000 tonnes, d'atteindre Anvers au départ de la haute mer au cours d'une seule marée, en draguant le Scheur jusqu'à la cote (—12) sous marée basse, et les hauts-fonds de l'Escaut jusqu'à la cote (—11).

La rectification de la courbe de Bath s'inscrit bien entendu dans le programme de normalisation de l'Escaut. De même, la passe en mer donnant accès au port de Zeebrugge doit s'approfondir progressivement.

Les trois ports belges primordiaux sont évidemment Anvers, Gand et Zeebrugge.

1. Port d'Anvers.

Une extension considérable fut donnée au port sur base d'un plan décennal, arrivé à son terme voici quelques an-

de haven van Antwerpen in de staat zich verder uit te breiden en zeer belangrijke industrieën kwamen er zich vestigen.

Het gebrek aan de nodige ruimte verplichtte evenwel tot oprichting aan de linker Scheldeoever van een nieuwe havenzone, met toegang aan Belgische zijde langs de in aanbouw zijnde zeesluis van Kallo en vanaf Nederland langs de geplande sluis van Baelhoek.

Grote oppervlakten voor industrievestiging komen op die wijze aan de linkeroever vrij.

De wijze van beheer van de Antwerpse haven op de rechteroever en van de nieuwe haven op de linkeroever (gelegen in Oost-Vlaanderen) wacht nog op een oplossing.

2. Haven van Gent.

De haven is toegankelijk voor schepen tot 60.000 ton langs de nieuwe sluis van Terneuzen. Haar indienststelling maakte een belangrijke uitbreiding van de Gentse haven mogelijk.

Rekening houdend met de voortdurende stijging van de tonnenmaat der schepen, zowel voor transport van petroleum als van delfstoffen, dringt de stad Gent aan om de nodige onderhandelingen te beginnen tussen België en Nederland voor de bouw te Terneuzen van een nieuwe sluis van 125.000 ton. Nederland schijnt in deze kwestie eerder afwijzend te staan. Wil Gent echter volledig competitief blijven, dan moet de haven toegankelijk gemaakt worden voor dergelijke schepen.

3. Haven van Zeebrugge.

Deze haven kende de laatste jaren een snelle uitbreiding. De voorhaven, toegankelijk zonder sluis, heeft haar verzadigingspunt bereikt, waardoor de bouw van een achterhaven zich opdringt, toegankelijk langs een sluis van 125.000 ton. Het bouwen van deze sluis geeft echter aanleiding tot grote technische moeilijkheden. De achterhaven zal de industriële expansie van de streek in de hand werken.

Het probleem van de Zeebrugse haven is ingewikkeld, niet alleen wat de sluis betreft, maar ook in verband met de bouw van de havenhoofden in zee, die het varen van schepen van 125.000 ton in goede omstandigheden moeten verzekeren. Proefnemingen op schaal drongen zich op en worden thans uitgevoerd in het waterbouwkundig laboratorium van Borgerhout.

Voor het geheel van deze drie havens, meen ik dat bij voorrang de bereikte resultaten dienen gevrijwaard te blijven en dat in ieder geval de voornaamste onder hen, Antwerpen, geen nadeel mag ondervinden van een overdreven spreiding van de kredieten die ten voordele van andere havens kunnen aangewend worden.

De nodige investeringen voor deze zeehavens vertegenwoordigen jaarlijks ertelijken miljarden.

Ik meen dat de investeringen moeten gedaan worden, rekening houdend met onderstaande orde van voorrang:

1. Progressieve en voortdurende verbetering van de toegang tot de drie havens langs de zee en de Schelde;

nées. Ceci a permis au port d'Anvers de poursuivre son expansion et de voir s'y implanter des industries très importantes.

Le manque d'espace disponible a toutefois conduit à la décision de créer, en rive gauche, une zone portuaire nouvelle dont l'accès est assuré en Belgique par l'écluse maritime de Kallo, en construction, et aux Pays-Bas par l'écluse projetée de Baelhoek.

De vastes terrains à vocation industrielle sont ainsi rendus disponibles en rive gauche.

Le problème du mode de gestion de l'ensemble portuaire d'Anvers rive droite de l'Escaut et du port nouveau, rive gauche (situé en Flandre orientale) reste à résoudre.

2. Port de Gand.

Le port est accessible aux bateaux de 60.000 tonnes par l'écluse nouvelle de Terneuzen. Sa mise en service a permis une expansion importante du port de Gand.

La ville de Gand, constatant l'accroissement constant du tonnage des navires, tant pétroliers que minéraliers, insiste afin que des pourparlers belgo-néerlandais s'engagent pour la création à Terneuzen d'une écluse de 125.000 tonnes. Les Pays-Bas semblent réticents en cette affaire. Il importerait cependant, pour que Gand reste compétitif à part entière, que son port soit accessible à de tels navires.

3. Port de Zeebrugge.

Ce port a connu une expansion rapide ces dernières années. L'avant-port, accessible sans écluse, est saturé. D'où la nécessité de créer un arrière-port, dont l'accès est à assurer par l'écluse de 125.000 tonnes dont la construction donne lieu à des difficultés techniques considérables. Cet arrière-port doit permettre une certaine expansion industrielle dans la région.

Le problème du port de Zeebrugge est complexe, non seulement pour l'écluse, mais aussi en ce qui concerne la création de jetées en mer destinées à l'obtention d'une navigation de navires de 125.000 tonnes dans de bonnes conditions. Des essais sur modèle réduit, qui s'imposaient en l'occurrence, sont en cours au Laboratoire hydraulique de Borgerhout.

J'estime que, pour l'ensemble de ces trois ports, il importe en priorité de maintenir leur acquis, et notamment de ne pas porter préjudice au principal d'entre eux, Anvers, en dispersant exagérément les crédits qu'il est possible d'investir au profit des autres ports.

Les investissements requis pour les ports maritimes précités se chiffrent annuellement par plusieurs milliards.

Je pense que leur utilisation doit se prévoir suivant l'ordre des priorités suivant :

1. Amélioration progressive et continue des accès par mer et par l'Escaut des trois ports;

2. De Antwerpse haven-infrastructuur uitbouwen zowel op de rechter- als op de linkeroever;

3. De haveninfrastructuur van Zeebrugge uitbreiden;

4. Voor Gent in de haven zelf de onontbeerlijke uitbreidingen verwezenlijken, de bouw van een nieuwe sluis te Terneuzen samen met het graven van een nieuw kanaalvak naar de haven, zou later kunnen uitgevoerd worden.

MEDEDELING VAN DE MINISTER VAN BRUSSELSE AANGELEGENHEDEN.

Als Minister met regionale bevoegdheid en voor de Ruimtelijke Ordening, heb ik mijn activiteit vooral geconcentreerd op het sectorplan van Brussel, de huisvesting en de stadskernhernieuwing.

Zoals aangekondigd in mei 11. in de Commissie van Openbare Werken van de Kamer, was het mijn verlangen op alle niveaus systematisch en vertrouwensvol overleg in stand te houden, door talrijke contacten met de Agglomeratieraad, de Conferentie van de Burgemeesters, de sociale partners, de Brusselse Economische Raad en de voornaamste wijkverenigingen.

Zó heb ik er aan gehouden de coördinator te zijn die een onontbeerlijke samenhang verzekert tussen de initiatieven van verschillende openbare en private organen belast met de uitvoering van de organieke wet op de ruimtelijke ordening en de stedenbouw.

Gewestplan.

Ik kan u de verzekering geven dat het gewestplan door mijn administratie werd uitgewerkt met inachtneming van de adviezen van de betrokken kringen.

Ik zal dat plan nader kunnen onderzoeken op 20 december 1974. Op dat ogenblik zal de administratie haar werkzaamheden, vrucht van studie en contacten die verscheidene jaren duurden, beëindigd hebben. Talrijke vergaderingen werden met een groot aantal instanties gehouden op het Kabinet van Brusselse Aangelegenheden, zowel door mijn ambtsvoorganger als door mijzelf en onze medewerkers.

Op deze manier komt men tenslotte tot een leesbaar en volledig document dat zal worden gereproduceerd in voldoende exemplaren om te worden overgemaakt aan al de gemeenten, de Agglomeratieraad, de sociale partners en de betrokken staatsbesturen.

Dit zal de laatste ronde zijn van de officiële consultaties. Deze zullen twee maanden duren en het plan zal worden herzien met inachtneming van de belangrijke opmerkingen. Voor de twijfelachtige gevallen zal in het plan een grote soepelheid worden aangenomen welke een nadere regeling mogelijk maakt in het kader van B.P.A.'s en A.P.A.'s.

Dit plan zal voorlopig worden goedgekeurd in april 1975. Hierna zullen de officiële consultaties, voorzien door de wet, een aanvang nemen.

Het spreekt vanzelf dat ik in deze commissie niet alle voorbereidende werkzaamheden van het voorontwerp van

2. Accroître les infrastructures portuaires d'Anvers, tant en rive droite qu'en rive gauche;

3. Accroître les infrastructures portuaires de Zeebrugge;

4. Pour Gand, réaliser au port même, les extensions portuaires indispensables, la réalisation d'une nouvelle écluse à Terneuzen, qui exige vers le port un nouveau tracé de canal, étant réservée pour plus tard.

COMMUNICATION DU MINISTRE DES AFFAIRES BRUXELLOISES.

En tant que Ministre régional et de l'Aménagement du Territoire, j'ai principalement concentré mon activité sur le plan de secteur de Bruxelles, le logement et la rénovation urbaine.

Comme je l'avais annoncé en mai dernier, en Commission des Travaux publics de la Chambre, j'ai voulu que soit maintenue, à tous les niveaux, une concertation systématique et confiante, par de nombreux contacts avec le Conseil d'agglomération, la Conférence des Bourgmestres, les partenaires sociaux, le Conseil économique bruxellois et les principales associations de quartiers.

J'ai tenu ainsi à être le coordonnateur qui assure la cohésion indispensable entre les initiatives des différents organismes publics et même privés, chargés de l'exécution de la loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

Le plan de secteur.

Je puis affirmer que le plan de secteur a été élaboré par mon administration compte tenu des avis fournis par tous les milieux concernés.

Je serai en mesure de prendre ce plan en considération le 20 décembre 1974. A ce moment, l'administration aura terminé son travail, fruit d'études et de contacts qui ont duré plusieurs années. De nombreuses réunions ont été tenues avec un grand nombre d'instances au Cabinet des Affaires bruxelloises, tant par mon prédécesseur que par moi-même ainsi que par nos collaborateurs.

On en arrive enfin à un document lisible et complet qui sera reproduit en un nombre d'exemplaires suffisant pour être transmis à toutes les communes, au Conseil d'agglomération, aux partenaires sociaux et aux administrations d'Etat concernées.

Ce sera, somme toute, le dernier tour des consultations officielles. Celles-ci dureront deux mois et le plan sera revu compte tenu des remarques que j'aurai retenues. Pour les cas douteux j'introduirai dans le plan une grande souplesse permettant des précisions ultérieures dans le cadre des P.P.A. ou du P.G.A.

J'approuverai provisoirement le plan en avril 1975. Après cela commenceront les consultations officielles prévues par la loi.

Il va de soi qu'il ne m'est pas possible de présenter l'ensemble des travaux préparatoires de l'avant-projet du plan

gewestplan kan toelichten. Het evenwicht tussen de ruimten voor de verschillende socio-economische functies kan slechts nagegaan worden op een volledig plan. Het plan moet ruimte voor allen waarborgen. De ruimtelijke ordening van een agglomeratie moet gebeuren door een beredeneerde en voorzichtige beheersing van de ruimte ten einde te komen tot een economische en culturele ontwikkeling die beantwoordt zowel aan kwantitatieve als aan kwalitatieve doelstellingen.

Het gewestplan is een beschrijving van de bestaande toestand en een omschrijving van nagestreefde doeleinden. Deze steunen op een beoordeling van de verschillende functies die de Brusselse agglomeratie moet vervullen.

Het gewestplan voorziet in talrijke residentiële zones, maar ook in gemengde zones waar het stadsbeeld meer gediversifieerd is door bijvoorbeeld te vermijden dat uitsluitend kantoren worden gesticht. In deze gemengde zones is het behoud of de oprichting voorzien van woongelegenheden naast kantoren, handelsgebouwen en kleine en middelgrote ondernemingen. Het gewestplan voorziet eveneens in zones met een industriële bestemming.

Stadskernvernieuwing.

De stadskernvernieuwing, zoals wij ze opvatten, is een sociaal en democratisch streven van een nieuw type waar ik het grootste belang aan hecht.

Mijn politiek terzake is steeds geïnspireerd geweest op drie hoofdprincipes aangenomen door de Minister van Openbare Werken van de vorige Regering.

1. In de mate van het mogelijke moeten de oude woningen aangepast en geherwaardeerd worden, in plaats van ze af te breken en te herbouwen.

2. De stadskernvernieuwing moet gebeuren in het belang van de bewoners van die wijken, door de oprichting van echte participatiestructuren die hen in staat stellen enerzijds advies te geven, de beslissingen te beïnvloeden en de oplossingen te kiezen.

3. De vernieuwing is de sleutel van het grondbeleid en van de strijd tegen de grondspeculatie.

Wat het eigenlijke vernieuwingswerk betreft is telkens een vernieuwingscommissie opgericht, bestaande uit :

- de gemeente die de operatie leidt;
- de besturen die hun medewerking verlenen;
- de wijkbewoners;
- een afgevaardigde van de Minister van Brusselse Aangelegenheden.

Er zijn reeds twee zulke commissies : de Marollen en het Begijnhof. Voorts heb ik aan iedere gemeente gevraagd haar problemen te onderzoeken en voorstellen te doen, teneinde mij in staat te stellen nieuwe operaties te starten.

de secteur au cours de la présente commission de travail. En effet, l'équilibre entre les espaces réservés aux différentes fonctions socio-économiques ne peut s'apprécier que sur un plan complet. Le plan doit garantir l'espace pour tous. Pour une agglomération, aménager le territoire, c'est notamment gérer de manière raisonnée et prudente l'espace, en vue de concourir à un développement économique et culturel qui réponde aussi bien à des objectifs quantitatifs que qualitatifs.

Le plan de secteur se présente à la fois comme une description de la situation existante et comme la détermination de projets volontaristes. Ces derniers, les projets, s'appuient sur une estimation des besoins pour les différentes fonctions à assumer dans l'agglomération bruxelloise.

Le plan de secteur prévoit de nombreuses zones essentiellement résidentielles ainsi que des zones mixtes où le tissu urbain est plus diversifié en évitant, par exemple, des zones exclusivement réservées à des bureaux. Dans ces zones mixtes le maintien ou la construction de logements est envisagé à côté de bureaux, de bâtiments commerciaux et de petites et moyennes entreprises. Il prévoit également des zones affectées à l'industrie.

Rénovation urbaine.

La rénovation urbaine, telle que nous la concevons, est une action sociale et démocratique d'un type nouveau à laquelle j'attache la plus grande importance.

Dès mon entrée en fonction, ma politique en cette matière s'est inspirée des trois principes directeurs qui furent ceux du Ministre des Travaux publics du Gouvernement précédent :

1. Il faut dans la mesure du possible adapter et réhabiliter les logements anciens plutôt que démolir et reconstruire.

2. La rénovation urbaine doit se faire au profit des habitants des quartiers concernés, par la mise en place de véritables structures de participation qui leur permettent à la fois de donner leur point de vue, d'influencer les décisions et à la limite de choisir les solutions.

3. La rénovation est l'élément-clé d'une politique foncière et d'une lutte contre la spéculation.

En ce qui concerne les opérations de rénovation elles-mêmes, une commission de rénovation a chaque fois été mise en place, dans laquelle se trouvent :

- la commune qui conduit l'opération;
- les administrations qui apportent leur concours;
- les habitants du quartier;
- un délégué du Ministre des Affaires bruxelloises.

Deux commissions fonctionnent ainsi : la Marolle et le Béguinage. En outre, j'ai demandé que chaque commune étudie ses problèmes urbains et me fasse des propositions de manière à pouvoir lancer de nouvelles opérations.

Huisvesting.

In samenwerking met mijn ambtgenoten die bevoegd zijn voor de huisvesting, stel ik alles in het werk om de bouw van woongelegenheden in Brussel te bevorderen, ten einde de ontvolking van de agglomeratie tegen te gaan.

De moeilijkheden zijn ontzaglijk groot: rampspoedige ontwikkeling van de prijzen, de grond zowel als de bouw, vermenigvuldiging van de openbare werken, van de onteigeningen en de kantoorgebouwen, de wetgeving en de reglementering die volledig zouden moeten herzien worden, anti-inflatoire maatregelen en beperking van de financiële middelen. Daarenboven staat het zo goed als vast dat de bouw zware moeilijkheden tegemoet gaat. Om al die redenen onderzoekt de Regering een reeks concrete maatregelen die de staatshulp moeten aanpassen aan de nieuwe omstandigheden.

Van mijn kant ben ik gelukkig u te kunnen aankondigen dat de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting in 1974 al de woongelegenheden heeft besteld die in het kader van de beschikbare kredieten kunnen worden opgericht. Verschillende honderden woongelegenheden zouden trouwens kunnen bijbesteld worden indien de kredieten het zouden toelaten.

Ik doe alle stappen die het mogelijk moeten maken de privé-sector van de bouwnijverheid te laten samenwerken met de publieke sector om de zware inspanning te kunnen leveren waardoor geschikte woningen ter beschikking van al de inwoners van de agglomeratie zullen kunnen worden gesteld.

De huisvestingspolitiek is trouwens nauw verbonden met de stadsvernieuwing waarover ik hiervoren sprak.

Samenvattend kan ik verklaren dat ik in het begrotingsjaar 1975 alles in het werk zal blijven stellen om elke overheid, bezorgd om de harmonieuze ontwikkeling van de Brusselse agglomeratie, in staat te stellen deel te nemen aan een dynamische en democratische actie.

ALGEMENE BESPREKING.

De begroting van Openbare Werken heeft in feite betrekking op de activiteit van vier sectoren :

— een nationale sector, die alle gewone bevoegdheden van Openbare Werken heeft, met uitzondering van die welke aan de drie gewestelijke sectoren werden toegekend;

— drie gewestelijke sectoren die bevoegd zijn voor de ruimtelijke ordening in de brede zin van het woord en de huisvesting, te weten :

- het Brusselse gewest;
- het Waalse gewest;
- het Vlaamse gewest.

Sommige ministers hebben een uiteenzetting gehouden over hun begroting en over hun beleid, anderen wensten dit eerst te doen voor hun gewestraad.

Logement.

En collaboration avec mes collègues qui ont le logement dans leurs attributions, je mets tout en œuvre pour activer la construction de logements à Bruxelles dans le but de promouvoir le maintien de l'habitat dans l'agglomération.

Les difficultés sont énormes : évolution désastreuse des prix des terrains et de la construction, multiplication des grands travaux, des expropriations et des immeubles de bureau, législation et réglementation nécessitant une restructuration complète, mesures anti-inflatoires et limitation des moyens financiers. De plus, il est indéniable que le secteur de la construction est sur le point de connaître d'immenses difficultés. Aussi le Gouvernement examine une série de mesures concrètes tendant à adapter l'aide de l'Etat aux circonstances nouvelles que nous connaissons.

Pour ma part, je suis heureux de pouvoir vous annoncer qu'à ce jour, pour l'agglomération bruxelloise, la Société nationale du Logement a commandé tous les logements réalisables dans le cadre des crédits mis à sa disposition pour 1974. Plusieurs centaines de logements pourraient d'ailleurs être commandées en supplément si les moyens financiers devaient le permettre.

Je fais prendre tous les contacts voulus afin d'associer le secteur privé de la construction à l'énorme effort à réaliser, en complément à l'activité du secteur public, afin de mettre à la disposition des habitants de l'agglomération un nombre suffisant de logements adaptés à tous les besoins.

La politique logement est d'ailleurs étroitement liée à celle de la rénovation dont il est question d'autre part.

En résumé, au cours de l'année budgétaire 1975, je persisterai à mettre tout en œuvre pour que les autorités diverses, soucieuses du développement harmonieux de l'agglomération bruxelloise, puissent œuvrer dans le cadre d'une action dynamique et démocratique.

DISCUSSION GENERALE.

Le budget des Travaux publics porte en réalité sur l'activité de quatre secteurs :

— un secteur national, celui des Travaux publics, qui a toutes les compétences ordinaires des Travaux publics, à l'exception de celles qui ont été attribuées à trois secteurs régionaux;

— trois secteurs régionaux ayant dans leurs attributions l'aménagement du territoire au sens large et le logement, à savoir :

- la région bruxelloise;
- la région wallonne;
- la région flamande.

Certains ministres ont fait un exposé relatif à leur budget et à leur politique, d'autres estiment préférable d'en réserver la primeur à leur conseil régional.

A. Algemene problemen inzake wegen.

Verscheidene aspecten van het wegenbeleid werden belicht :

1. *Het vijfjarenplan voor openbare werken en de uitvoering ervan.*

Een oordeel uitspreken over een begroting van Openbare Werken en de concrete projecten, is slechts mogelijk in het kader van een plan dat over verscheidene jaren loopt.

Vandaar een dubbele wens :

a) de mededeling aan de Commissie van het vijfjarenplan 1971-1975, waarvan de begroting 1975 de eindfase is.

De Minister is hierop ingegaan en heeft dat plan, hetwelk overigens reeds in het Gedr. St. Kamer 1034 (1970-1971) werd opgenomen, aan de Commissie medegedeeld.

Hij heeft bovendien een zeer belangrijk document laten ronddelen, dat aangeeft in hoever de grote doelstellingen van dat plan — wat de uitgaven betreft — zijn verwezenlijkt (zie blz. 7).

Het zou evenwel interessant zijn te vernemen in hoever de doelstellingen van het plan zijn verwezenlijkt, niet alleen wat betreft de uitgaven, maar ook op het gebied van de uitvoering van de werken zelf.

Uit de tabel blijkt dat de wegen en de autosnelwegen de meeste aandacht hebben gekregen aangezien, wat betreft de uitgaven, de autosnelwegen voor 99,3 pct., en de wegen voor 115,8 pct. zijn uitgevoerd.

Het zou bijgevolg interessant zijn te vernemen welke wegvakken, opgenomen in het plan 1971-1975, op het einde van dit jaar niet zullen uitgevoerd zijn, ten einde onder meer de prioriteiten voor dit jaar en voor de komende jaren te kunnen vastleggen.

b) De mededeling aan de Commissie, in een nabij toekomst, van het nieuw vijfjarenplan 1976-1980.

Dit plan is nog niet klaar. Het is in voorbereiding en de Minister heeft beloofd het in de loop van het eerste kwartaal van 1975 aan de Commissie voor te leggen.

2. *Rendabiliteit van de weginvesteringen.*

Om een rationeel onderzoek te wijden aan het probleem van de verdeling van de kredieten tussen de autowegen en de andere wegen werd, onder meer bij de bespreking van de begrotingen 1963 en 1967, gevraagd dat de programmering van de openbare werken zou steunen op rendabiliteitsberekeningen. Totnogtoe heeft uw Commissie geen voldoening gekregen, maar uw verslaggever meent dat hij de aandacht moet vestigen op de problemen die op dit gebied rijzen bij ons en bij onze naburen.

In de Bondsrepubliek Duitsland heeft de « Bundesminister für Verkehr » in 1970 de studie « Ausbau der Bundesfernstrassen 1971-1985 » gepubliceerd. Anderzijds stelt de Bondsregering de parlementsleden regelmatig in kennis van de evolutie van het « Bundesverkehrswegeplan ».

In Nederland vormen de weginvesteringen sedert jaren onderwerp van rendabiliteitsstudies (bij voorbeeld de studies betreffende de wegtunnels Y en Coen).

A. Problèmes généraux des routes.

Plusieurs aspects de la politique générale des routes ont été abordés :

1. *L'existence d'un plan quinquennal des Travaux publics et son exécution.*

Il n'est possible d'apprécier un budget des Travaux publics et les projets concrets qu'il concerne que dans le cadre d'un plan portant sur plusieurs années.

D'où un double souhait :

a) La communication à la Commission du plan quinquennal 1971-1975 dont le budget 1975 constitue la phase finale.

Déférant à ce désir de la Commission, le Ministre a communiqué ce plan qui avait d'ailleurs été publié au Doc. Chambre 1034 (1970-1971).

Il a en outre communiqué un document fort intéressant indiquant le pourcentage de réalisation — en dépenses — des grands secteurs de ce plan (voir p. 7).

Il serait fort intéressant cependant de connaître dans quelle mesure les prévisions du plan ont été réalisées, non seulement en dépenses, mais sur le terrain.

Il ressort du tableau que les travaux routiers et autoroutiers sont ceux qui ont la part la plus belle puisque, en dépenses, le programme a été réalisé à 99,3 p.c. pour les autoroutes, à 115,8 p.c. pour les routes.

Dans ces conditions, l'indication des sections routières prévues au plan 1971-1975 et qui ne seront pas réalisées à la fin de cette année serait intéressante à connaître, notamment pour déterminer les priorités dans les travaux de cette année et des années à venir.

b) La communication à la Commission, dans un avenir proche, du nouveau plan quinquennal 1976-1980.

Ce plan n'est pas encore prêt. Il est en voie d'élaboration et le Ministre a promis de le soumettre à la Commission dans le courant du premier trimestre de 1975.

2. *La rentabilité des investissements routiers.*

Afin d'examiner d'une manière rationnelle le problème de la ventilation des crédits entre les autoroutes et les autres routes, il a été demandé, entre autres, lors de la discussion des budgets de 1963 et 1967, que la programmation des travaux publics s'appuie sur des calculs de rentabilité. Jusqu'à présent, votre Commission n'a pas obtenu satisfaction, mais votre rapporteur estime qu'il doit attirer l'attention sur les problèmes qui se posent en ce domaine chez nous et chez nos voisins.

En République Fédérale d'Allemagne, le « Bundesminister für Verkehr » a publié en 1970 l'étude « Ausbau der Bundesfernstrassen 1971-1985 ». D'autre part, le Gouvernement fédéral informe régulièrement les parlementaires sur l'évolution du « Bundesverkehrswegeplan ».

Aux Pays-Bas, des investissements routiers font depuis des années l'objet d'études de rentabilité (par exemple les études concernant les tunnels routiers Y et Coen).

In Frankrijk werden moderne methoden uitgewerkt, bij voorbeeld om het tracé van de autowegen vast te leggen.

Op internationaal vlak bestuderen onder meer de Wereldwegcongressen economische kwesties, waaronder de volgende studies kunnen worden genoemd die voorkomen op het programma van het Congres van 1975 :

- gevolgen van de weginvesteringen voor de gewestelijke ontwikkeling;
- evolutie van de ideeën betreffende het theoretische gedrag van de gebruiker op economisch gebied en confrontatie met zijn gedrag in de praktijk;
- praktische conclusies van de rendabiliteitsberekeningen;
- begrippen en aanduidingen inzake de dienstniveaus van een nationaal wegennet, van de wegen van een streek, van de wegen van een stad;
- verplaatsing van de vrijetijdsbesteding, aanpassing van de capaciteit der wegen, aanvaardbaar dienstniveau, evaluatie van de balans van de gebruiker;
- aanpak steunend op vele criteria, met name het leefmilieu.

Ondanks deze evolutie heeft uw Commissie de begroting voor 1975 onder dezelfde omstandigheden moeten onderzoeken als tien jaar geleden.

Uw Commissie hoopt evenwel dat zij binnenkort zal beschikken over een studie die het departement sedert vele jaren had moeten maken en die thans door het privé-initiatief wordt verricht.

Niet alleen op het gebied van de wegen, maar ook in andere activiteitssectoren van het departement van Openbare Werken moet men meer rekening houden, niet alleen met de technisch mogelijke keuze, maar ook met de economisch doeltreffende keuze. In dit verslag zal het accent verscheidene malen op deze leemte worden gelegd. De gevolgen van de uitbreiding van de overheidsinvesteringen zijn zo belangrijk geworden dat men de berekeningen van de economische rendabiliteit van die investeringen niet meer mag veronachtzamen. Die berekeningen zijn des te noodzakelijker daar de geraamde uitgaven groot zijn en dezelfde berekeningen zijn absoluut noodzakelijk in een periode van inflatie. Anderzijds mag men niet uit het oog verliezen dat een infrastructuur met een hoge economische rendabiliteit in de huidige wereld een hoofdtroef is om een absoluut noodzakelijke economische expansie te bewerkstelligen.

3. Statistische gegevens betreffende de wegen.

Bij ontstentenis van de nodige gegevens betreffende de rendabiliteitsberekeningen en de economische verantwoording van de werken, hebben bepaalde commissieleden inlichtingen gevraagd over het verkeer en meer in het bijzonder over het verkeer op de drukste rijkswegen. Die inlichtingen zullen einde 1975 worden medegedeeld.

4. Het wegennet en het gewicht van de voertuigen.

Reeds in 1967 heeft uw Commissie zich ernstige zorgen gemaakt over het lot van de gewone rijkswegen. In het verslag stond het volgende te lezen : « We zien dat er in ons land overbelaste 13 ton assen worden toegelaten en

En France, des méthodes modernes ont été élaborées, par exemple en vue de tracer les autoroutes.

Sur le plan international, entre autres, les Congrès mondiaux de la Route étudient des questions économiques, parmi lesquelles on peut citer les études suivantes qui figurent au programme du Congrès de 1975 :

- effet des investissements routiers sur le développement régional;
- évolution des idées sur le comportement théorique de l'usager en matière économique et confrontation avec son comportement dans la pratique;
- conclusions pratiques auxquelles conduisent les calculs de rentabilité;
- notions et indicateurs concernant les niveaux de service d'un réseau routier national, des routes d'une région, des routes d'une ville;
- déplacements de loisirs, adaptation de la capacité des chaussées, niveau de service acceptable, évaluation du bilan de l'usager;
- approches multi-critères, notamment par prise en compte de l'environnement.

Malgré cette évolution, votre Commission a dû examiner le budget de 1975 dans les mêmes conditions qu'il y a dix ans.

Votre Commission espère cependant que bientôt elle disposera d'une étude que le département aurait dû faire depuis des années et qui est actuellement faite par l'initiative privée.

Non seulement dans le domaine des routes, mais également dans d'autres secteurs de l'activité du département des Travaux publics, on doit davantage tenir compte non seulement des choix techniquement possibles, mais également des choix économiquement efficaces. Au cours de ce rapport, l'accent sera mis plusieurs fois sur cette lacune. Les effets d'une amplification des investissements publics sont devenus tellement importants qu'on ne peut plus négliger les calculs de rentabilité économique de ces mêmes investissements. Ces calculs sont d'autant plus nécessaires que les hypothèses de dépenses sont fortes, et ces mêmes calculs sont indispensables en période d'inflation. D'autre part, on ne peut perdre de vue que dans le monde actuel une infrastructure d'une rentabilité économique élevée est un atout majeur en vue de réaliser une expansion économique et sociale indispensable.

3. Les statistiques routières.

A défaut des données nécessaires relatives aux calculs de rentabilité et à la justification économique des travaux, certains commissaires ont demandé des renseignements concernant le trafic, et plus particulièrement le trafic sur les routes de l'Etat les plus fréquentées. Ces renseignements seront communiqués fin 1975.

4. Le réseau routier et le poids des véhicules.

Déjà en 1967, votre Commission s'est fortement inquiétée du sort des routes ordinaires de l'Etat. Le rapport s'exprimait de la façon suivante : « Nous constatons que, dans notre pays, on tolère la circulation des essieux de 13 tonnes

onze gewone rijkswegen (10.000 km) worden vernietigd. We gaan volgens sommigen naar een catastrofe!»

Deze opmerking geldt niet alleen voor de gewone rijkswegen maar voor ons gehele wegennet.

De in 1967 uitgesproken vrees is steeds meer gerechtvaardigd. Niettegenstaande de aanzienlijke bedragen die de laatste jaren zijn uitgegeven voor het wegennet, is de kwaliteit ervan onvoldoende verbeterd. Dit hoeft geen verbazing te wekken als men weet dat voertuigen worden toegelaten die onze wegen niet kunnen dragen.

Reeds lange tijd wordt in internationaal verband naar een oplossing gezocht. Daar de voorschriften van land tot land verschillen, is die oplossing nog niet gevonden. Gezien deze moeilijkheid en deze traagheid van het internationaal overleg kan men zich afvragen of België niet alleen zou moeten besluiten een nieuw beleid te voeren.

Onnodig te zeggen dat het standpunt van de transportondernemers niet overeenstemt met dat van de overheid.

Op initiatief van de Internationale Wegvervoer-Organisatie (I.R.U.) hebben 12 internationale organisaties van weggebruikers, autoconstructeurs en transportondernemers een gemeenschappelijke verklaring aangenomen over de noodzaak om in zoveel mogelijk landen, en voornamelijk in het Europa van de Negen, het maximumgewicht en de maximumafmetingen van vrachtauto's eenvormig te maken. Volgens de I.R.U. is de meest rationele oplossing, zowel technisch als economisch, 13 ton per as en 45 ton voor de totale vracht.

Dat is niet de mening van de Commissie van de Europese Gemeenschappen die in 1972 11 ton voor een enkelvoudige as en 40 ton voor de totale vracht van trucks met één of meer opleggers heeft voorgesteld.

Dit voorstel zou hebben bijgedragen tot een vermindering van de overbelasting van onze wegen.

Proeven van de A.A.S.H.O. (American Association of State Highway Officials) hebben aangetoond dat de doorslaggevende factor bij de slijtage van de wegen het gewicht per as is. De hierna volgende tabel spreekt in dit verband voor zichzelf :

Tonnenmaat van de vrachtauto	2 assen	3 assen	2+2 assen	3+2 assen
—	—	—	—	—
3	0,001	—	—	—
5	0,005	—	—	—
10	0,080	—	—	—
15	0,406	0,083	0,042	0,015
19	1,045	0,212	0,108	0,039
20	—	0,261	0,132	0,047
24	—	0,541	0,274	0,098
26	—	0,745	0,377	0,136
28	—	—	0,508	0,182
32	—	—	0,866	0,311
35	—	—	1,239	0,445
38	—	—	1,722	0,619

qui constituent une surcharge et démolissent les routes ordinaires de l'Etat (10.000 km). D'après certains, nous allons à la catastrophe !

L'observation ne vaut pas seulement pour les routes ordinaires de l'Etat; elle est valable pour l'ensemble de notre réseau routier.

La crainte formulée en 1967 se justifie de plus en plus. Malgré les sommes énormes dépensées ces dernières années pour le réseau routier, la qualité de celui-ci ne s'est pas suffisamment améliorée. Ce n'est pas étonnant si l'on tolère la circulation de véhicules que nos routes ne sont pas aptes à supporter.

Depuis longtemps, une solution internationale est recherchée. En raison des divergences entre les Etats, cette solution n'a pu intervenir. Devant cette difficulté et cette lenteur, on peut se demander si la Belgique ne devrait pas réorienter seule sa politique.

Bien entendu, le point de vue des transporteurs et celui des pouvoirs publics n'est pas identique.

A l'initiative de l'Union Internationale des Transports Routiers (I.R.U.) a été adoptée une déclaration commune à 12 organisations internationales d'usagers, de constructeurs de véhicules et de transporteurs routiers sur la nécessité d'uniformiser rapidement, dans le plus grand nombre de pays, et principalement dans l'Europe des Neuf, les poids et dimensions maximums des véhicules routiers. D'après l'I.R.U., l'utilisation de 13 tonnes par essieu et 45 tonnes de poids total en charge constitue techniquement et économiquement la solution la plus rationnelle.

Tel n'est pas l'avis de la Commission des Communautés européennes qui, en 1972, avait proposé 11 tonnes par essieu simple et 40 tonnes de poids total en charge pour les véhicules articulés et les trains routiers.

Cette proposition aurait contribué à diminuer la surcharge dont souffrent nos routes.

Les essais A.A.S.H.O. (American Association of State Highway Officials) ont montré que l'élément déterminant de l'usure des chaussées est le poids par essieu. Le tableau ci-dessous est significatif à cet égard :

Tonnage du camion	2 essieux	3 essieux	2+2 essieux	3+2 essieux
—	—	—	—	—
3	0,001	—	—	—
5	0,005	—	—	—
10	0,080	—	—	—
15	0,406	0,083	0,042	0,015
19	1,045	0,212	0,108	0,039
20	—	0,261	0,132	0,047
24	—	0,541	0,274	0,098
26	—	0,745	0,377	0,136
28	—	—	0,508	0,182
32	—	—	0,866	0,311
35	—	—	1,239	0,445
38	—	—	1,722	0,619

Het lijkt onontbeerlijk dat binnen het transportbeleid een tariefsysteem wordt ingevoerd voor het gebruik van de infrastructuur.

Daarom hebben de leden van uw Commissie voorgesteld eerlang een gemeenschappelijke vergadering te houden van de commissies voor Openbare Werken en Verkeerswezen, tijdens welke dit vraagstuk zou worden onderzocht.

Uw Commissie heeft hiermee ingestemd en de Minister van Openbare Werken heeft zich bereid verklaard aan deze vergadering deel te nemen.

5. Verlichting van wegen en autowegen.

a) Een lid merkt op dat de markering op het wegdek werd ontworpen in functie van de aanwezigheid van een verlichting. Vanaf het ogenblik dat men de verlichting dooft, moet de markering worden herzien.

De Minister vindt het aanbrengen van katteogen, die de te volgen rijstrook onder het licht van de koplampen duidelijk zichtbaar maken, bijzonder interessant.

b) Een lid stelt voor ons alleen de gevaarlijke plaatsen van verlichting te voorzien.

Volgens de Minister is de doorlopende verlichting van de wegen van het primaire net I en de autosnelwegen een aanzienlijke vooruitgang inzake confort en veiligheid geweest voor de weggebruikers. De voorlopige stap terug inzake de verlichting van de autosnelwegen was vooral bedoeld om enige energiebesparing te doen en het publiek attent te maken op de noodzaak dit probleem niet te veronachtzamen. Mocht de ondervinding leren dat die besparingen ten koste van de veiligheid en van mensenlevens gaat, dan zou het vanzelfsprekend noodzakelijk zijn de genomen beslissingen te herzien en te versoepelen. In bepaalde omstandigheden is zulks, op verzoek van de rijkswacht, reeds het geval geweest.

c) Inzake besparing op de verlichtingskosten, worden de meest uiteenlopende bedragen genoemd. Is het mogelijk nauwkeurige ramingen te verkrijgen?

In de huidige stand van zaken, d.w.z. verlichting gedoofd op de autosnelwegen, maar behouden ter plaatse van de opritten en de eindpunten van de autosnelwegen, wordt de besparing volgens de Minister op 89.200.000 frank geraamd.

Indien men enkel de opritten zou verlichten, zou de besparing 61.100.000 frank bedragen.

De Minister herinnert eraan dat met de getroffen maatregelen inzake het doven van de verlichting in de eerste plaats wordt beoogd de publieke opinie bewust te maken van de noodzaak energie te besparen. Hij bevestigt zijn beslissing de verlichting weer aan te steken, indien zich ijselvorming of sneeuwval op de autosnelwegen voordoet. Wat de mist betreft, een niet te voorzien en soms plaatselijk verschijnsel, beschikt men nog niet over de middelen om hem tijdig te melden. Zijn diensten beproeven thans een meldsysteem, maar deze proeven zullen helaas verscheidene maanden duren.

Il apparaît que l'instauration d'un système de tarification de l'usage des infrastructures dans le cadre de la politique des transports est indispensable.

C'est pourquoi des membres de votre Commission ont suggéré que se tienne prochainement une réunion commune des commissions des Travaux publics et des Communications, réunion au cours de laquelle cette question serait examinée.

Votre Commission a marqué son accord à ce sujet et le Ministre des Travaux publics s'est déclaré prêt à y participer.

5. Eclairage des routes et autoroutes.

a) Un membre a fait remarquer que le marquage sur le sol a été conçu en fonction de la présence d'un éclairage. A partir du moment où l'on supprime l'éclairage, il doit être revu.

Le Ministre trouve particulièrement intéressant le placement d'yeux de chats qui font ressortir nettement sous les phares la voie à suivre.

b) Un membre a proposé qu'on équipe d'éclairage uniquement les endroits dangereux.

D'après le Ministre, l'éclairage continu des routes du réseau primaire I et des autoroutes a constitué un progrès considérable en matière de confort et de sécurité des usagers. La marche arrière qui a été faite, provisoirement, à propos de l'éclairage des autoroutes, était surtout destinée à réaliser quelques économies d'énergie et à attirer l'attention du public sur la nécessité d'être attentif à ce problème. Il va de soi que si l'expérience montrait que ces économies sont à l'encontre de la sécurité et que des vies humaines en sont le prix, il conviendrait de revoir les décisions prises et d'assouplir celles-ci. Dans certains cas particuliers, il en a été ainsi, à la demande de la gendarmerie.

c) En matière d'économie d'éclairage, on entend citer les chiffres les plus divers. Peut-on obtenir des estimations précises?

Dans la situation actuelle, c'est-à-dire éclairage supprimé sur les autoroutes, mais maintenu aux échangeurs et aux extrémités d'autoroutes, l'économie est, d'après le Ministre, estimée à 89.200.000 francs.

Si on éclairait les complexes d'accès, l'économie s'élèverait à 61.100.000 francs.

Le Ministre rappelle que les mesures d'extinction qui ont été prises, visaient avant tout à sensibiliser l'opinion à la nécessité de faire des économies d'énergie. Il confirme sa décision de rétablir l'éclairage si le verglas, la neige apparaissent sur les autoroutes. Quant au brouillard, phénomène imprévisible et parfois local, on n'a pas encore les moyens de le détecter à temps. Les services expérimentent actuellement un système avertisseur, il faudra hélas ! plusieurs mois pour le tester.

B. Bijzondere problemen in verband met het wegenbeleid.

1. Verscheidene commissieleden hebben zich ongerust gemaakt over het plan om een bepaald aantal personen af te danken die in de diensten van Bruggen en Wegen op overeenkomst werden aangeworven.

De Minister van Openbare Werken heeft hierover de volgende verklaring afgelegd :

« In het door de geachte leden bedoelde geval gaat het eenvoudig om de toepassing van artikel 51 van de wet van 28 december 1973 betreffende de budgettaire voorstellen 1973-1974 en het koninklijk besluit van 7 maart 1974 betreffende de werving van personeelsleden in de besturen en andere diensten van de ministeries.

Dit koninklijk besluit bepaalt dat elke werving, in welke hoedanigheid dan ook, in de besturen en andere diensten van de ministeries slechts kan geschieden uit de gegadigden die door het vast wervingssecretariaat toegelaten zijn verklaard en dat elke werving welke met miskennis van de wettelijke en reglementaire bepalingen is geschied, van rechtswege nietig is.

De Eerste Minister heeft er onlangs aan herinnerd dat dit koninklijk besluit strikt zou worden toegepast en dat de Regering de aangroei van het personeelsbestand van de ministeries en openbare instellingen wenste af te remmen.

Ik ben bijgevolg niet bevoegd om de contracten van zowat 150 personeelsleden, die uiterlijk op 31 december 1975 ten einde lopen, te vernieuwen.

Bovendien wens ik erop te wijzen dat het verkeerd is te spreken van afdankingen aangezien het in feite gaat om de beëindiging van overeenkomsten. Aangenomen mag worden dat alle partijen, op het ogenblik van de ondertekening, wisten wanneer de overeenkomst zou ten einde lopen. Het is eveneens een vergissing deze overeenkomsten gelijk te stellen met proeftijdscontracten die, wanneer ze niet worden opgezegd, overeenkomsten met onbepaalde looptijd worden.

Ik kan het met de geachte leden slechts betreuren dat men bij de voorbereiding van de wet van 28 december 1973 en het koninklijk besluit van 7 maart 1974 geen aandacht heeft gehad voor de situatie van die personeelsleden en dat geen overgangsmaatregelen werden getroffen voor de op overeenkomst aangeworven personeelsleden.

Gelet op een en ander tracht ik verschillende oplossingen te vinden. Zo heb ik aan de Raad van State volgende vraag gesteld : Is het behoud in dienst na afloop van de in overeenkomst bepaalde termijn, met als gevolg dat een overeenkomst met onbepaalde looptijd ontstaat, al of niet in overeenstemming met voorgenoemde wettelijke en reglementaire bepalingen ?

Er zij op gewezen dat sommige personeelsleden geslaagd zijn in het aanwervingsexamen georganiseerd door het Vast Wervingssecretariaat; sommigen zijn niet in dienende orde gerangschikt, anderen bekleden promotiebetrekkingen voorbehouden aan vastbenoemde personeelsleden en nog anderen bekleden een betrekking die niet voorkomt in het personeelskader van Openbare Werken.

B. Problèmes particuliers afférents à la politique routière.

1. Des commissaires ont exprimé leur vive inquiétude au sujet des projets de renvoi d'un certain nombre de personnes engagées précédemment sous contrat dans les services des Ponts et Chaussées.

A ce sujet le Ministre des Travaux publics a fait la déclaration suivante :

« Dans le cas visé par les honorables membres, il s'agit simplement de l'application de l'article 51 de la loi du 28 décembre 1973 relative aux propositions budgétaires 1973-1974 et de l'arrêté royal du 7 mars 1974 relatif au recrutement des agents dans les administrations et les autres services des ministères.

Cet arrêté royal prévoit que tout recrutement, à quelque titre que ce soit, dans les administrations et les autres services des ministères ne peut s'opérer que parmi les candidats déclarés admis par le Secrétariat permanent de recrutement et que tout recrutement effectué en méconnaissance des dispositions légales et réglementaires serait réputé nul de plein droit.

Le Premier Ministre a rappelé récemment que cet arrêté royal serait rigoureusement appliqué et que le Gouvernement désirait limiter la croissance des effectifs des ministères et des organismes publics.

Dans ces conditions, il n'est pas de ma compétence de renouveler le contrat des quelque 150 agents venant à expiration d'ici le 31 décembre 1975.

Je tiens, de plus, à faire remarquer qu'il est erroné de parler de licenciements puisqu'il s'agit, en fait, d'expiration de contrats, expiration dont la date était sensée connue par toutes les parties contractantes au moment de la signature. C'est une erreur également que d'assimiler ces contrats à des contrats d'essai lesquels, lorsqu'il n'y est pas mis fin, deviennent des contrats pour une durée indéterminée.

Je ne puis cependant que déplorer, comme les honorables membres que, lors de la mise au point de la loi du 28 décembre 1973 et de l'arrêté royal du 7 mars 1974, le cas de ces agents ait été perdu de vue et qu'on n'ait pas prévu de mesures transitoires à l'égard des agents contractuels.

La situation étant ce qu'elle est, j'essaye de trouver des solutions dans diverses voies. Ainsi, j'ai saisi le Conseil d'Etat de la demande que voici : le maintien en service à l'expiration du terme convenu par le contrat, avec cette conséquence que va intervenir un contrat à durée indéterminée, est-il ou non conforme aux dispositions légales et réglementaires précitées ?

A noter que parmi ces agents, quelques-uns ont réussi l'examen de recrutement au Secrétariat permanent de recrutement; certains ne sont pas classés en ordre utile, certains occupent des emplois de promotion réservés aux agents définitifs et certains encore occupent un emploi non prévu au cadre de l'administration des Travaux publics.

Na herhaald aandringen heeft de Staatssecretaris voor het Openbaar Ambt erin toegestemd 10 personeelsleden in dienst te behouden voor wie er momenteel een betrekking in het kader vakant is en voor welke categorie er bij het Vast Wervingssecretariaat geen werfreserve is; bovendien werd toelating verleend om de personeelsleden die op dit ogenblik aan een examen deelnemen, in dienst te behouden tot het ogenblik waarop de resultaten van dat examen bekend zullen zijn.

Ik heb een soortgelijke oplossing gevonden voor een bepaald aantal personeelsleden die, bij ontstentenis van een werfreserve, en met instemming van de betrokken Minister, zullen worden overgeheveld naar Landsverdediging.

Voor elk van de overblijvende gevallen blijf ik mij inspannen om de pijnlijke menselijke situaties te verhelpen die ik meer dan wie ook betreurt. »

2. Er werden verscheidene opmerkingen gemaakt over de stand van de vordering of de wijze van uitvoering van verscheidene weginfrastructuren.

Er werd met aandrang gevraagd dat de voorrang die vroeger werd vastgesteld, zou worden nageleefd, met name inzake autowegen.

In dit opzicht zou een overzicht van de stand der werken van 1971 tot 1975, waarvan hierboven sprake was, zeer nuttig zijn.

3. Een lid vraagt nadere gegevens over de regiowegen of expresswegen voorzien in het gewestplan Eeklo-Aalter.

a) regioweg Lovendegem-Beernem

— Wordt deze weg behouden ?

— Zo ja, voor wanneer is de aanvang der werken voorzien ?

b) regioweg Sleidinge, Waarschoot, Ussel, Maldegem...

— Wordt deze weg behouden ?

— Zo ja, voor wanneer is de aanvang der werken voorzien ?

In zijn antwoord wijst de Minister erop dat het Bestuur der Wegen van dergelijke ontwerpen niet op de hoogte is. In het gewestplan Eeklo-Aalter zijn trouwens de regiowegen en expresswegen waarvan sprake niet opgenomen.

4. Het wegdek van de ringlaan ter hoogte van de Dam-poort te Gent bevindt zich in een erbarmelijke toestand. Ook liggen de transporen nog steeds in het wegdek, hoewel sedert jaren de trams vervangen zijn door bussen. Voor wanneer zijn deze herstellingswerken gepland ?

Op 5 september 1974 werd, volgens de Minister, een aanbesteding uitgeschreven voor het uitvoeren van de verbeteringswerken aan bovenvermeld wegdek.

De uitvoering van deze werken is te verwachten in de loop van 1975. In het kader van deze werken zullen op die plaats de transporen uitgebroken worden door de M.I.V.G.

Toutefois, à la suite de mes interventions répétées, le Secrétaire d'Etat à la Fonction publique a donné son accord pour maintenir 10 agents pour lesquels un emploi actuellement vacant, est prévu au cadre et pour la catégorie desquels il n'existe pas de réserve de recrutement au Secrétariat permanent de recrutement; de même, il a été admis de maintenir en place les agents qui passent actuellement un examen jusqu'à ce que soient connus les résultats de celui-ci.

J'ai trouvé une solution identique pour un certain nombre d'agents qui, en l'absence de réserve de recrutement, et avec l'accord du Ministre concerné, vont être recasés à la Défense nationale.

Pour chacun des cas restants, je poursuis mes efforts et mes investigations afin de remédier à des situations humaines que je sais pénibles et que je suis le premier à regretter. »

2. Diverses interventions ont eu lieu concernant l'état d'avancement ou les modalités de réalisation de diverses infrastructures routières.

Il a été insisté pour que les priorités fixées précédemment soient respectées, notamment en matière autoroutière.

A cet égard, le relevé de l'état d'avancement des travaux du plan 1971-1975, relevé dont il a été question ci-avant, serait extrêmement utile.

3. Un membre a demandé des précisions concernant les routes régionales ou routes-express prévues dans le plan du secteur Eeklo-Aalter :

a) route régionale de Lovendegem vers Beernem

— Cette route est-elle maintenue ?

— Dans l'affirmative, pour quand le début des travaux est-il prévu ?

b) route régionale Sleidinge, Waarschoot, Ussel, Maldegem...

— Cette route est-elle maintenue ?

— Dans l'affirmative, pour quand le début des travaux est-il prévu ?

Dans sa réponse le Ministre signale que l'Administration des Routes ne connaît pas de tels projets. Au plan de secteur Eeklo-Aalter ne figurent d'ailleurs pas les routes régionales et routes-express dont question.

4. Le revêtement routier du ring à hauteur de Dam-poort, à Gand, se trouve dans un état déplorable. De même les rails du tram se trouvent toujours dans le revêtement, quoique depuis des années les trams aient été remplacés par des bus. Pour quand ces travaux de réfection sont-ils prévus ?

D'après le Ministre, le 5 septembre 1974, les travaux de réfection du revêtement routier précité furent mis en adjudication.

Il faut s'attendre à l'exécution de ces travaux au courant de 1975. Dans le cadre de ces travaux, les rails de tram en cet endroit seront enlevés par la Société de Transports intercommunaux de Gand.

5. In de parlementaire vragen nr. 103 van 22 juni 1972 en nr. 18 van 3 november 1972 vestigde een lid de aandacht van de geachte voorganger van de Minister op de bezwaren die werden geopperd tegen het tracé van het vak Merelbeke-Oosterzele, zowel door het Caritas-Instituut als door de rijksstations die aldaar gevestigd zijn. Hoeveel staat het met de rijksweg nr. 56?

Volgens de Minister is het tracé van de rijksweg nr. 56 tussen Merelbeke en Oosterzele nog in discussie.

Op 29 oktober ll., had op het stadhuis te Gent een werkvergadering plaats, waarop juist dit tracé besproken werd. Hierop waren aanwezig vertegenwoordigers van de stad Gent en de gemeenten Melle en Merelbeke, van het Caritas-Instituut en van de rijksstations en het Ministerie van Openbare Werken.

Alleen door het Caritas-Instituut wordt er nog bezwaar gemaakt tegen het door het Ministerie van Openbare Werken voorgestelde tracé.

Dit bezwaar slaat enerzijds op de uitbreidingsmogelijkheid en de nodige vrije ruimte, en anderzijds op de milieuhinder, die zou ontstaan door de aanleg van het voorgestelde tracé van de rijksweg nr. 56.

Er werd overeengekomen dat het Ministerie van Openbare Werken tegenvoorstellen zou uitwerken.

6. Wat zijn de vooruitzichten inzake aanleg van fietspaden langs de secundaire rijkswegen in Oost-Vlaanderen?

In het kader van de onderhoudspacht zullen, volgens de Minister, in 1975, telkens als dit nodig is, diverse herstelwerken uitgevoerd worden aan de fietspaden langs secundaire rijkswegen.

Er is in 1975 geen aanleg van nieuwe fietspaden langs secundaire rijkswegen in Oost-Vlaanderen gepland.

7. Bij koninklijk besluit van 2 april 1971 werd langs de linkeroever van het zeekanaal Gent-Terneuzen een industriezone vastgelegd. De bruikbaarheid van die zone en de mogelijkheid van industrievestigingen vergen een aangepaste bedieningsweg vooral omdat de huidige weg op de oever zelf gelegen, doorsneden zal worden door het geplande Kluizendok. Het zuidelijk gedeelte van deze weg werd reeds gerealiseerd. Wanneer zal het noordelijk gedeelte uitgevoerd worden ten einde de industrieterreinen te kunnen valoriseren en de ringweg om de kanaalzone te vervolledigen?

De Minister antwoordt dat het zuidelijk gedeelte van deze industrieweg werd verwezenlijkt met kredieten economische expansie (art. 600.1A).

Aangezien deze kredieten niet meer kunnen aangewend worden voor het aanleggen van dergelijke industriewegen, zal het noordelijk gedeelte verwezenlijkt worden uit kredieten Wegenfonds. Deze werken kunnen opgenomen worden in een programma Wegenfonds 1976 (raming: 200 miljoen frank).

5. Par des questions parlementaires n° 103 du 22 juin 1972 et n° 18 du 3 novembre 1972, un membre attirait l'attention du prédécesseur du Ministre sur les plaintes qui furent formulées concernant le tracé du tronçon Merelbeke-Oosterzele, plaintes émanant aussi bien de l'Institut Caritas que des écoles officielles qui y sont établies. Où en est le nouveau tracé de la route d'Etat n° 56?

D'après le Ministre, le tracé de la route d'Etat n° 56 entre Merelbeke et Oosterzele est encore en discussion.

Le 29 octobre dernier, une réunion de travail eut lieu à l'hôtel de ville de Gand, au cours de laquelle justement ce tracé fut discuté. A cette réunion assistaient: des représentants de la ville de Gand, des communes de Melle et de Merelbeke, de l'Institut Caritas et des écoles officielles et du Ministère des Travaux publics.

Seul l'Institut Caritas présente encore des objections quant au tracé présenté par le Ministère des Travaux publics.

Ces objections concernent d'une part les possibilités d'extension ainsi que l'espace libre nécessaire et d'autre part la dégradation du milieu qui résulterait de l'aménagement du tracé proposé de la route d'Etat n° 56.

Il fut décidé que le Ministère des Travaux publics élaborerait des contre-propositions.

6. Quelles sont les prévisions en matière d'aménagement de pistes cyclables le long des routes d'Etat secondaires en Flandre orientale?

Dans le cadre du bail d'entretien, on exécutera, d'après le Ministre, en 1975, à chaque fois que ce sera nécessaire, des travaux de réfection aux pistes cyclables le long des routes secondaires d'Etat.

En 1975, aucun aménagement de nouvelles pistes cyclables le long des routes secondaires d'Etat n'est prévu en Flandre orientale.

7. Un arrêté royal du 2 avril 1971 établissait une zone industrielle le long de la rive gauche du canal maritime Gand-Terneuzen. La praticabilité de cette zone et la possibilité d'établissement d'industries exigent un chemin d'accès adapté et plus particulièrement parce que le chemin actuel, situé sur la même rive, sera coupé par le Kluizendok prévu. La partie sud de cette route a déjà été réalisée. Quand exécutera-t-on la partie nord afin de pouvoir valoriser les terrains industriels et afin de compléter le ring autour de la zone du canal?

D'après le Ministre, la partie sud de cette route industrielle fut réalisée au moyen de crédits d'expansion économique (article 600.1A).

Vu que ces crédits ne seront plus utilisés pour l'aménagement de routes industrielles semblables, la partie nord sera réalisée au moyen de crédits du Fonds des Routes. Ces travaux pourront être repris à un programme du Fonds des Routes 1976 (évaluation: 200 millions).

8. De New Orleansstraat, samen met de Goolesstraat en een deel van de Port-Arthurlaan, maken deel uit van de rijksweg die de Meulebekebrug met de Vliegtuiglaan te Gent verbindt. Wanneer zullen de verbeteringswerken plaatsvinden ?

Volgens de Minister had de aanbesteding van deze werken plaats op 6 juni 1974.

De werken werden reeds toegewezen, zodat deze werken in de loop van 1975 zullen uitgevoerd worden.

9. Volgens een lid heeft de stad Gent de faam over een slecht wegennet te beschikken. Het betreft hier meestal rijkswegen waar zich nog steeds de tramspooren in bevinden, alhoewel sedert jaren de trams vervangen werden door autobussen zo o.a. de rijksweg die de Dampoort met het centrum van de stad verbindt tot aan de Ringlaan ter hoogte van de Brugse steenweg. Komen deze verbeteringswerken voor op het programma van 1975 ? En zo ja, welke is de timing der werken en de kostenraming ?

In zijn antwoord geeft de Minister toe dat het wegdek van verschillende rijkswegen door de Stad Gent nog bestaat uit kasseibestrating, met ingewerkte tramspooren, die inderdaad zouden dienen hersteld te worden.

Al deze herstellingskosten, zouden een belangrijke uitgave van 100 miljoen vergen. Tot nu toe werd nog niet overgegaan tot deze herstellingswerken, daar er nog geen beslissing genomen is in verband met het openbaar vervoer te Gent.

Alhoewel voor het ogenblik de trams op vele plaatsen reeds vervangen werden door autobussen en bijgevolg de tramspooren overbodig zijn, kan het moderniseringsprogramma van deze rijkswegen niet uitgevoerd worden, gezien de vooruitzichten van de aanleg van een semi-metro te Gent.

Voor het ogenblik is nog niet definitief bekend welke tramlijnen in deze optiek behouden blijven, hoever de volledige omschakeling naar bussen zal doorgevoerd worden en in welke straten eerst de nodige kokers voor de semi-metro dienen aangebracht.

Teneinde nutteloze uitgaven te vermijden, moet hierover eerst zekerheid bestaan. Hiertoe worden onderhandelingen gevoerd met de stad Gent en het Ministerie van Verkeerswezen.

10. Een lid vraagt ophelderingen over de rijksweg Deinze-Aalter-Maldegem-Knokke (nr. 310) :

a) zal deze rijksweg werkelijk verbreed worden ? — welk bedrag is daarvoor uitgetrokken op de begroting 1975;

b) welke kunstwerken komen er op deze weg ?

c) welke veiligheidsmaatregelen zullen hier worden getroffen : b.v. voetgangersoverwegen of voetgangerstunnels, lichtsignalisatie, enz. ?

De Minister antwoordt als volgt :

a) Vanaf 1975 zal ieder jaar op het Wegenfonds-programma een krediet voorzien worden voor de ontubbing van bovenvermelde rijksweg.

8. Les rues New Orleans, la Goolestraat et une partie de l'allée Port-Arthur font partie de la route d'Etat qui relie la Meulestedebrug à la Vliegtuiglaan à Gand. Pour quand des travaux de réfection sont-ils prévus ?

D'après le Ministre, l'adjudication de ces travaux eut lieu le 6 juin 1974.

Les travaux ont été adjugés de sorte que ces travaux seront exécutés dans le courant de 1975.

9. D'après un membre, la ville de Gand a la réputation de disposer d'un mauvais réseau routier. Il s'agit en ordre principal de routes d'Etat où se trouvent encore toujours des rails de tram, quoique depuis des années ceux-ci aient été remplacés par des bus, ainsi entre autres la route d'Etat qui relie le Dampoort au centre de la ville jusqu'au ring à hauteur de la chaussée de Bruges. Ces travaux de réfection apparaissent-ils au programme de 1975 ? Dans l'affirmative, quel est le timing des travaux et l'évaluation des coûts ?

Dans sa réponse le Ministre admet que sur plusieurs routes d'Etat à travers la ville de Gand, le revêtement routier consiste encore en pavés, avec des rails incorporés; ces routes devraient en effet être réparées.

Le coût de toutes les réfections exigerait une dépense importante de 100 millions. Jusqu'à ce jour, on n'est pas encore passé à ces travaux de réfection puisqu'aucune décision n'a encore été prise en rapport avec les transports publics de Gand.

Bien que pour le moment les trams aient été remplacés en de nombreux endroits par des autobus et que, par conséquent, les rails de tram soient superflus, le programme de modernisation de ces routes d'Etat ne peut être exécuté eu égard aux prévisions de l'aménagement d'un semi-métro à Gand.

Pour l'instant, on ne connaît pas encore de façon définitive quelles seront les lignes de tram qui seront maintenues dans cette optique ni dans quelle mesure la conversion complète vers les bus aura lieu et dans quelles rues il faudra aménager les conduits pour le semi-métro.

Afin d'éviter des dépenses inutiles, il faut d'abord qu'il existe une certitude à ce sujet. Pour cela des tractations ont lieu avec la ville de Gand et avec le Ministère des Communications.

10. Un membre a demandé des précisions concernant la route d'Etat Deinze-Aalter-Maldegem-Knokke (n° 310) :

a) l'élargissement effectif de cette route de l'Etat est-il prévu ? — Quel montant est inscrit au budget de 1975;

b) quels sont les ouvrages d'art prévus sur cette route;

c) quelles sont les mesures de sécurité prévues : par ex. passages pour piétons, tunnels pour piétons, signalisation lumineuse etc. ?

Le Ministre a répondu comme suit :

a) Pour chaque année, à partir de 1975, un crédit sera prévu au programme du Fonds des Routes pour le dédoublement de la route de l'Etat précitée.

— In 1975 is :

160 miljoen voorzien voor een 1^e fase van de uitvoering van kunstwerken op het vak Aalter-Maldegem.

190 miljoen voorzien voor de ontdubbeling van het vak Westkapelle-Neeskensbruggen in de verbinding Maldegem-Knokke.

— In 1976 : 2^e fase van de ontdubbeling van het vak Aalter-Maldegem.

— In 1977 : 3^e fase van de ontdubbeling Aalter-Maldegem.

— In 1978 : verwezenlijking van de omleiding van de rijksweg 310 rond Maldegem.

b) Op het vak Aalter-Maldegem zijn volgende kunstwerken voorzien :

— aanpassen van de voetgangerstunnel in de Brouwerijstraat te Aalter;

— aanpassen van de bestaande brug in de rijksweg 310 over de IJzerstraat;

— ontdubbeling van de spoorwegbrug Brussel-Oostende;

— herbouwen van de brug over het kanaal Gent-Brugge.

In de omleiding rond Maldegem is de bouw van een brug over de rijksweg 10 voorzien.

c) Daar de plannen van al deze werken nog niet volledig opgemaakt zijn, is het nog niet mogelijk alle veiligheidsmaatregelen die voorzien zullen worden op te geven.

11. Hetzelfde lid stelde een vraag in verband met de verbreding van de Terplattenbrug over de ringlaan te Gent.

De Terplattenbrug op de ringlaan te Gent, betekent een flessenhals in het verkeer. Deze brug zou dringend dienen verbreed op de breedte van de ringlaan. Zal die brug verbreed worden ?

Kan in afwachting van de verbreding de aandacht van de weggebruikers niet gevestigd worden op de wegversmalling, door grondmarkering en/of aangepaste verkeersborden ?

Volgens de Minister zal de verbreding van de Terplattenbrug opgenomen worden in het programma Wegenfonds 1977. Aan de bevoegde dienst wordt opdracht gegeven de signalisatie van deze wegversmalling te verbeteren.

12. In antwoord op een parlementaire vraag nr. 119 van 30 juli 1973) deelde de toenmalige Minister van Openbare Werken mede dat op 5 juli 1973 een openbare aanbesteding had plaatsgehad voor de coördinatie van de lichtsignalisatie aan de kruispunten op de ringlaan te Gent. Tot op heden is deze coördinatie nog steeds niet tot stand gebracht. Hoever staat het met deze aangelegenheid ?

Volgens de Minister zal de coördinatie van deze lichtsignalisatie uitgevoerd worden in het begin van 1975.

— En 1975 :

160 millions sont prévus pour la 1^{re} phase de l'exécution des ouvrages d'art sur le tronçon Aalter-Maldegem.

190 millions pour le dédoublement du tronçon Westkapelle-Neeskensbruggen dans la jonction Maldegem-Knokke.

— En 1976 : deuxième phase du dédoublement du tronçon Aalter-Maldegem.

— En 1977 : troisième phase du même dédoublement Aalter-Maldegem.

— En 1978 : réalisation du détournement de la route de l'Etat 310 autour de Maldegem.

b) Sur le tronçon Aalter-Maldegem les ouvrages suivants sont prévus :

— aménagement du tunnel pour piétons dans la Brouwerijstraat à Aalter;

— aménagement du pont existant sur la route de l'Etat 310, surplombant la IJzerstraat;

— dédoublement du pont ferroviaire Bruxelles-Ostende;

— reconstruction du pont surplombant le canal Gand-Bruges.

Dans le détournement de Maldegem, la construction du pont surplombant la route de l'Etat 10 est prévue.

c) Puisque les plans pour tous ces ouvrages ne sont pas encore définitivement dressés, il est impossible de donner déjà toutes les mesures de sécurité qui seront prévues.

11. Le même membre s'est intéressé à l'élargissement du pont Terplatten sur le ring de Gand.

Le pont de Terplatten sur le ring de Gand, constitue un goulot pour le trafic. Il serait urgent d'élargir ce pont à la même largeur que le ring. Cet élargissement est-il prévu ?

Dans l'attente de l'élargissement, ne peut-on attirer l'attention des usagers sur ce rétrécissement, soit par des marquages au sol, soit par des panneaux de signalisation adéquats ?

D'après le Ministre, l'élargissement du pont Terplatten sur le ring de Gand sera repris au programme du Fonds des Routes 1977. Les instructions ont été données au service compétent afin d'améliorer la signalisation de ce rétrécissement routier.

12. En réponse à une question parlementaire (n° 119 du 30 juillet 1973), le Ministre des Travaux publics de l'époque fit savoir que le 5 juillet 1973, une adjudication publique avait eu lieu pour la coordination des feux de signalisation lumineuse aux croisements du ring de Gand. Jusqu'à ce jour, la coordination n'a pas encore été aménagée. Où en est cette affaire ?

D'après le Ministre, la coordination de cette signalisation lumineuse sera exécutée au début de 1975.

13. Er zijn ook ophelderingen gevraagd over de verbindingswegen met de nieuwe bruggen te Deinze.

Deze bruggen zijn gelegen in het tracé van een ontworpen verbinding door de Brielmeersen, tussen rijksweg nr. 66 en rijksweg nr. 14 : het betreft de bruggen over het afleidingskanaal van de Leie en over de Leie zelf te Deinze, ter hoogte van de kern te Petegem (Deinze) :

— wanneer zal deze brug in gebruik kunnen worden genomen ?

— hoe is de aansluiting met de rijksweg nr. 14 gepland ?

— hoe is het verder tracé, van de brug - E3 ?

— hoe gebeurt de kruising met de spoorweg Gent-Kortrijk ?

— wat is het tijdschema voor deze verschillende werken ?

De Minister antwoordt dat de verwezenlijking van bovenvermelde verbindingswegen reeds werd aanbesteed. Wegens de uitzonderlijke slechte weersomstandigheden van de laatste tijd, liepen de werken een gevoelige vertraging op.

De ingebruikneming van de brug over het afleidingskanaal van de Leie is voorzien tegen mei 1975.

De ingebruikneming van de brug over de rechtgetrokken Leie is voorzien voor het voorjaar van 1976.

De aansluiting van deze verbindingsweg met de rijksweg nr. 14 zal gelijkgronds zijn en beschermd door driekleurige lichtsignalisatie.

Het verder tracé tussen deze aansluiting met de rijksweg nr. 14 en de E3 is nog ter studie.

De kruising met de spoorweg Gent-Kortrijk zal gebeuren door een brug onder de spoorweg, daar de N.M.B.S. binnen de eerstkomende jaren deze spoorweg in ophoging zal leggen.

De verbinding tussen rijksweg nr. 66 en rijksweg nr. 14 zal volledig verwezenlijkt zijn in het voorjaar van 1976.

De verwezenlijking van de verdere verbinding tussen rijksweg nr. 14 en de E3 is afhankelijk van de planning, door de N.M.B.S.

In een eerste fase zal de brug onder deze spoorweg verwezenlijkt worden in coördinatie met de werken die door de N.M.B.S. uitgevoerd zullen worden.

14. De tweede fase van het Rodenhuizedok, n.l. de verlenging van dit dok tot vóór de J.F. Kennedylaan, werd onlangs aanbesteed. Met het oog op het realiseren van een derde fase is het echter noodzakelijk dat de verkeersas Gent-Zelzate (J.F. Kennedylaan) vooraf in een tunnel zou gebracht worden (spoor- en wegverkeer). De derde fase van dit dok veronderstelt immers een verlenging tot voorbij de genoemde industrieweg.

Zullen deze werken plaatshebben ?

Hoe is de kostenraming ?

13. Des précisions ont également été demandées concernant les chemins de liaison avec les nouveaux ponts à Deinze.

Ces ponts sont situés dans le tracé d'une liaison projetée à travers les prairies du Briel, entre la route de l'Etat n° 66 et la route de l'Etat n° 14 : cela concerne les ponts au-dessus du canal de dérivation de la Lys et au-dessus de la Lys même à Deinze à hauteur du centre de Petegem (Deinze) :

— quand ce pont pourra-t-il être mis en service ?

— comment a-t-on prévu la liaison à la route de l'Etat n° 14 ?

— quelle est la suite du tracé de cette route, du pont - E3 ?

— comment se fait le croisement avec le chemin de fer Gand-Courtrai ?

— quel est le timing de ces différents travaux ?

D'après le Ministre, une adjudication a déjà été faite pour la réalisation de ces routes de liaison. A cause des conditions atmosphériques exceptionnellement mauvaises ces derniers temps, les travaux ont été retardés considérablement.

La mise en service du pont au-dessus du canal de dérivation de la Lys est prévue pour le mois de mai 1975.

La mise en service du pont surplombant la Lys redressée est prévue pour le printemps 1976.

La liaison de cette route avec la route de l'Etat n° 14 se fera à niveau du sol et sera protégée par une signalisation routière tricolore.

Le tracé reliant ladite route à la route de l'Etat n° 14 et à l'E3 est encore à l'étude.

Le croisement de la voie ferroviaire Gand-Courtrai sera réalisé par un pont passant en dessous du chemin de fer, la S.N.C.B. envisageant d'ici quelques années la mise en remblai de cette voie ferrée.

La liaison entre les routes de l'Etat n° 66 et n° 14 sera réalisée complètement au printemps 1976.

La réalisation de la liaison ultérieure entre la route de l'Etat n° 14 et l'E3 dépend du planning de la S.N.C.B.

La première phase prévoit la construction du pont en dessous de cette voie ferrée en coordination avec les travaux qui seront exécutés par la S.N.C.B.

14. La deuxième phase du dock Rodenhuize, notamment le prolongement de ce dock jusqu'avant la rue J.F. Kennedy a été mise en adjudication récemment. En vue de la réalisation d'une troisième phase, il est cependant nécessaire que l'axe routier Gand-Zelzate (chaussée J.F. Kennedy) soit auparavant mis en tunnel (trafic routier et ferroviaire). La troisième phase suppose néanmoins un prolongement jusqu'au-delà du chemin industriel dont question.

Ces travaux sont-ils prévus ?

Quelle en est l'évaluation financière ?

In zijn antwoord wijst de Minister erop dat onlangs op de rechteroever van het kanaal een beperkt insteeddok werd gevraagd, het zg. Rodenhuizedok, dat gebeurlijk later als de aanzet van een nieuw zeekanaal verder zou kunnen uitgebouwd worden.

Zeer onlangs werd de verlenging van dit dok tot aan de Kennedylaan door de stad aanbesteed. De gasbuis Sidmar-Ebes moet hiervoor reeds op grote diepte (aangepast voor de 125.000 ton) in sifon onder het dok gebracht worden.

Het is de bedoeling van de stad Gent dit dok verder door te trekken over de Kennedylaan. Deze Kennedylaan zou alsdan in tunnel onder het verlengde dok moeten aangelegd worden. De kostprijs van deze tunnel (weg + industriespoor) wordt op ongeveer 2 miljard geraamd.

Dit werk lijkt alleen gerechtvaardigd als het de bedoeling is en de financiële mogelijkheid daartoe bestaat zeer kort daarop, het dok op een belangrijke wijze te verlengen.

Anders lijkt het aangewezen deze twee miljard eerst te gebruiken voor de aanleg van het nieuwe dok op de linker kanaaloever, het zg. Kluizendok.

15. Er was eerst gedacht dat het niet noodzakelijk was voor het industriepark van Liedekerke in een toegang tot de autosnelweg E5 te voorzien.

Uit een vergadering op Openbare Werken blijkt dat men de belangrijkheid van deze toegang beter inziet. Welke beslissing zal de Minister dienaangaande nemen?

Op een zelfde vroeger gestelde vraag werd geantwoord dat de verwezenlijking van een rechtstreekse verbinding tussen dit industrieterrein en de E5 niet verantwoord was.

Inderdaad de kosten die een dergelijke verbinding, met onder meer de verwezenlijking van een nieuw toegangscomplex tot de E5, meebrengt zijn niet in verhouding met het belang van de industriezones te Liedekerke.

Evenwel wordt er voor het ogenblik een omleiding bestudeerd van de provinciale weg Asse-Edingen, waarin het aanleggen van een nieuw toegangscomplex tot de E5 tussen Aalst en Ternat wordt overwogen.

Op de vergadering, waarvan door het geachte lid melding wordt gemaakt, werd overeengekomen dit toegangscomplex meer in de richting van Liedekerke te verplaatsen.

De kosten voor de omleidingsweg Asse-Edingen en het toegangscomplex tot de E5 vormen vanzelfsprekend een belangrijk element in de te nemen beslissingen. De zaak is in studie.

16. Er bestaat een procedure van inhuurneming die aan de onteigening voorafgaat. Is die dikwijls toegepast? Een lid zou dienaangaande gaarne statistische gegevens ontvangen.

De Minister antwoordt dat hij liever geen systematisch gebruik zou zien maken van die procedure. De werken moeten worden geprogrammeerd en bijgevolg behoort de toepassing van die procedure een uitzondering te blijven.

Dans sa réponse le Ministre a signalé que, récemment, une darse d'une capacité restreinte a été creusée sur la rive droite du canal maritime, le « Rodenhuizedok » qui, plus tard, pourra éventuellement être développée en tant qu'amorce d'un nouveau canal maritime.

Tout récemment, le prolongement de ce dock jusqu'à l'avenue Kennedy a été mis en adjudication par la ville. De ce fait, le tube à gaz Sidmar-Ebes devra être placé en syphon à une plus grande profondeur sous le dock (adapté aux navires de 125.000 tonnes).

La ville de Gand a l'intention de prolonger ce dock au-delà de l'avenue Kennedy. Cette avenue passera alors par le tunnel creusé sous le dock prolongé. Le coût de ce tunnel (artère + voie industrielle) est évalué à environ 2 milliards.

Ces travaux ne semblent uniquement justifiés que si on veut directement par après prolonger le dock d'une façon importante et si les moyens financiers le permettent.

Autrement, il semble indiqué d'investir les deux milliards pour l'aménagement du nouveau dock sur la rive gauche du canal, c'est-à-dire le Kluizendok.

15. On a d'abord estimé qu'il n'était pas nécessaire de réserver au parc industriel de Liedekerke un accès à l'auto-route E5.

Il ressort d'une réunion tenue aux Travaux Publics qu'on mesure mieux l'importance de cet accès. Quelle décision le Ministre prendra-t-il?

A une même question posée antérieurement, il fut répondu que la réalisation d'une liaison directe entre ce terrain industriel et l'E5 n'était pas justifiée.

En effet, d'après le Ministre, les coûts qu'entraîne pareille liaison, entre autres la réalisation d'un nouveau complexe d'accès à l'E5, ne sont pas en rapport avec l'importance des zones industrielles de Liedekerke.

Toutefois, pour l'instant, on étudie un détournement de la route provinciale Asse-Enghien, route pour laquelle on prévoit l'aménagement d'un nouveau complexe d'accès à l'E5 entre Alost et Ternat.

Lors de la réunion dont le membre fait état, il fut convenu de rapprocher ce complexe d'accès de Liedekerke.

La connaissance des coûts de la route de détournement Asse-Enghien et du complexe d'accès à l'E5 est évidemment un élément important dans les décisions à prendre. La question est à l'étude.

16. Il existe une procédure de location en attente de l'expropriation. A-t-elle été souvent utilisée? Un membre voudrait avoir des statistiques à ce sujet.

Le Ministre souhaite qu'on ne recoure pas systématiquement à cette procédure. Les travaux doivent être programmés, en conséquence le recours à cette procédure doit être l'exception.

Het departement zal de door het lid gevraagde statistiek opmaken.

17. Een lid zou gaarne over een tabel beschikken van de toegewezen wegengkredieten (per provincie voor de jaren 1975 en 1974).

Het komt hem namelijk voor dat voor de jaren 1974 en 1975, Limburg 30 miljoen verloren heeft. Voor de autosnelweg A2 krijgt de provincie dezelfde kredieten als voor 1974, wat op zichzelf een vermindering is. Kan Limburg geen voorrang krijgen met betrekking tot de A24?

Hieronder volgen de gevraagde tabellen. Voor de Intercommunale E5 geeft de Minister aan het lid in overweging voorstellen te doen in verband met de verdeling tussen Brabant en Limburg.

Nu de verbinding Brussel-Luik af is, kan men zich afvragen of de Intercommunale E5 niet behoort gesplitst te worden.

De Minister meent dat de A2 voorrang moet hebben, hoewel sommigen vragen het noordelijk gedeelte van de A24 eveneens zo spoedig mogelijk af te werken.

Voor de A2 vinden de leden hieronder ook een gedetailleerde opgave van de in uitvoering zijnde of geplande werken. Met het oog op het opmaken van een globaal programma inzake autosnelwegen, heeft de Minister gevraagd dat hem, voor elk project, een programma op korte, middellange of lange termijn wordt voorgelegd. Eenmaal in het bezit van deze gegevens, kan men een synthese maken en ze toetsen aan de budgettaire mogelijkheden, om een realistisch en rationeel programma op te stellen met het oog op een zo groot mogelijke doeltreffendheid.

1975.

Vastleggingskredieten.

Verdeling per provincie.

Antwerpen	F 2.360 M.
West-Vlaanderen	1.255 M.
Oost-Vlaanderen	1.580 M.
Limburg	590 M.
Vlaams Brabant	535 M.
Brusselse Agglomeratie	760 M.
Waals Brabant	440 M.
Henegouwen	2.370 M.
Luik	1.510 M.
Luxemburg	840 M.
Namen	960 M.
Bestuur voor Electriciteit en Electrodynamica	800 M.

F 14.000 M.

Le département établira les statistiques demandées par le membre.

17. Un membre aimerait disposer d'un tableau donnant la répartition des crédits affectés aux routes (par province pour 1975 et pour 1974).

Il lui semble en effet que de 1974 à 1975, le Limbourg a perdu 30 millions. Quant à l'autoroute A2, elle reçoit les mêmes crédits qu'en 1974, ce qui est en soi une diminution. N'est-il pas possible de lui accorder une priorité par rapport à la A24?

On trouvera ci-dessous les tableaux de répartition demandés. En ce qui concerne l'Intercommunale E5, le Ministre suggère au membre de faire des propositions pour les répartitions entre le Brabant et le Limbourg.

On peut d'ailleurs se demander si, maintenant qu'est achevée la liaison Bruxelles-Liège, il ne faut pas scinder l'Intercommunale E5.

Pour sa part, le Ministre croit que l'A2 est plus urgente, encore que certains demandent de réaliser aussi le nord de la A24 dans des délais rapides.

On trouvera également ci-dessous pour l'A2 le détail des travaux en cours ou prévus. En vue d'établir le programme des autoroutes en général, le Ministre a demandé que, pour chaque projet, lui soit présenté un programme à court terme, un à moyen terme, un à long terme. Une fois en possession de ces éléments, on peut en faire une synthèse, la confronter avec les possibilités budgétaires en vue d'établir une programmation réaliste, rationnelle et visant à un maximum d'efficacité.

1975.

Crédits d'engagement.

Répartition par province.

Anvers	F 2.360 M.
Flandre occidentale	1.255 M.
Flandre orientale	1.580 M.
Limbourg	590 M.
Brabant flamand	535 M.
Agglomération bruxelloise	760 M.
Brabant wallon	440 M.
Hainaut	2.370 M.
Liège	1.510 M.
Luxembourg	840 M.
Namur	960 M.
A.E.E.	800 M.

F 14.000 M.

Einde december 1974 had het Wegenfonds 10.745 M. vastgelegd, verdeeld als volgt :

Antwerpen	F 1.782 M.
West-Vlaanderen	986 M.
Oost-Vlaanderen	876 M.
Limburg	513 M.
Vlaams Brabant	201 M.
Brusselse Agglomeratie	358 M.
Waals Brabant	259 M.
Henegouwen	2.238 M.
Luik	1.113 M.
Luxemburg	705 M.
Namen	569 M.
Alle provincies	179 M.
Bestuur voor Electriciteit en Electrodynamica	966 M.

F 10.745 M.

Vervolgens, vraagt een lid nadere inlichtingen over de aanleg van de autosnelweg A2.

De Minister antwoordt dat het tracé van de autosnelweg A2 Mechelen-Lummen werd vastgelegd bij koninklijk besluit dd. 27 november 1974.

In de uitbreiding van de concessieovereenkomst (28 oktober 1971) tussen de Belgische Staat en de Intercommunale Vereniging voor de Autosnelweg E5, werden het bouwen, de uitvoering, het onderhoud en de uitbating van de autosnelweg A2, Lummen-Mechelen, vak Assent-Hever, toevertrouwd aan de Intercommunale E5. In eerste instantie zal de A2 autoweg slechts uitgevoerd worden tussen Lummen en Assent. Het tracé richting Mechelen zal vrijgehouden worden.

Teneinde een spoedige aansluiting van deze A2 autosnelweg op de E5 in de richting Brussel te realiseren, heeft de Minister de voorkeur gegeven aan een vlugge verwezenlijking van de ontworpen « westelijke omleiding van Leuven » (tussen Bertem en Willele) en haar verlenging tot Wezemaal (aansluiting op A2). Deze « westelijke omleiding van Leuven », waarvan de uitvoering eveneens aan de Intercommunale Vereniging voor de Autoweg E5 werd toevertrouwd, heeft het statuut van primair net I weg, doch zal met ongelijkvloerse kruisingen worden uitgevoerd.

I. Bertem-Wezemaal (11 km).

Bertem-Willele (westelijke omleiding) (7 km).

a) Grondmechanisch onderzoek :

— diepsonderingen, handsonderingen en handboringen werden uitgevoerd;

— verslag wordt verwacht.

b) De studie van riolerings- en kunstwerken is reeds enigszins gevorderd.

c) Onteigeningen reeds uitgevoerd voor een bedrag van 78.409.297 frank.

A fin décembre 1974 le Fonds des Routes aura engagé 10.745 M. se répartissant comme suit :

Anvers	F 1.782 M.
Flandre occidentale	986 M.
Flandre orientale	876 M.
Limbourg	513 M.
Brabant flamand	201 M.
Agglomération bruxelloise	358 M.
Brabant wallon	259 M.
Hainaut	2.238 M.
Liège	1.113 M.
Luxembourg	705 M.
Namur	569 M.
Toutes provinces	179 M.
A.E.E.	966 M.

F 10.745 M.

Ensuite, un membre a demandé des précisions concernant la réalisation de l'autoroute A2.

Dans sa réponse le Ministre a fait savoir que le tracé de l'autoroute A2 Malines-Lummen a été fixé par l'arrêté royal du 27 novembre 1974.

Dans l'extension du contrat de concession (28 octobre 1971) entre l'Etat belge et l'Association Intercommunale pour l'autoroute E5, l'aménagement, l'exécution, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute A2, Lummen-Malines, tronçon Assent-Hever, fut confié à l'Intercommunale E5. Une première phase prévoit uniquement l'exécution des travaux de l'autoroute A2 entre Lummen et Assent. Le tracé en direction de Malines sera réservé.

Afin de réaliser un raccordement rapide de cette autoroute A2 avec l'E5 en direction de Bruxelles, le Ministre a donné la priorité à une réalisation rapide du projet de « contournement Ouest de Louvain » (entre Bertem et Willele) et à son prolongement jusqu'à Wezemaal (raccordement à l'A2).

Ce « contournement Ouest de Louvain » dont l'exécution a également été confiée à l'Association Intercommunale pour l'autoroute E5, tombe sous le statut du réseau routier primaire I. Cependant ce contournement sera exécuté avec des croisements à niveaux différents.

I. Bertem-Wezemaal (11 km).

Bertem-Willele (contournement Ouest) (7 km).

a) Examen géotechnique :

— des pénétrations en profondeur, des pénétrations à main et des forages à main ont été exécutés;

— on attend le rapport.

b) L'étude des travaux routiers et des ouvrages d'art a déjà relativement bien avancé.

c) Des expropriations ont été réalisées pour un montant de 78.409.297 francs.

d) Brug WO1.B2 is in aanbouw onder de rijksweg nr. 51 Leuven-Mechelen.

e) Aanbesteding van brug WO1.O1 over de rijksweg nr. 2 Brussel-Leuven werd niet goedgekeurd.

f) Raming: $\pm$ 120 miljoen frank.

Wilese-Wezemaal (verlenging westelijke omleiding tot A2) (4 km).

De studie is aan gang.

II. Wezemaal-Assent (18 km).

a) De luchtfoto's werden genomen en de reconstitutie werd uitgevoerd (op schaal 1/1.000).

b) Topografische bewerkingen betreffende de as werden gedaan.

c) Grondmechanisch onderzoek:

— diepsonderingen, handsonderingen en handboringen werden uitgevoerd;

— laboratoriumonderzoek is bezig in het Rijksinstituut voor Grondmechanica te Gent.

d) Onteigeningsplans:

— het plan ZE5/3722¹ voor de gemeente Tielt werd goedgekeurd bij koninklijk besluit dd. 27 juni 1974 (bedrag 18 miljoen);

— de plans:

ZE5/3723 voor de gemeente Wezemaal (3,5 miljoen);
ZE5/3724 voor de gemeente Assent (0,07 miljoen);
ZE5/3725 voor de gemeente Kaggevinne (4,4 miljoen);
ZE5/3726 voor de gemeente Bekkevoort (10,5 miljoen);
ZE5/3727 voor de gemeente Tielt (25 miljoen);

— de resterende plannen voor de gemeenten Rillaar, Aarschot, Gelrode, Nieuwrode en Wezemaal worden opgesteld.

e) De studie van de wegen- en kunstwerken is bezig (topografische bewerkingen, berekeningen, tekeningen).

f) De kwestie der zandwinningen wordt onderzocht door de zandwinningscommissie Brabant. Raming kostprijs: 120 miljoen frank/km.

De Intercommunale Vereniging voor de autosnelweg E5 heeft voor hogervermelde werken een jaarlijkse dotatie voorgesteld van 800 miljoen frank.

Voor 1975 is de verdeling over beide projecten als volgt:

a) voor de westelijke omleiding: 300 miljoen frank (inbegrepen de werken in Leuven);

b) voor de autoweg A2: 500 miljoen frank.

Daar de westelijke omleiding dient klaar te komen bij de voltooiing van het vak Assent-Wezemaal kan een gebeurlijke omschakeling van kredieten van b) naar a) noodzakelijk zijn.

Anderzijds werden in de uitbreiding van de concessieovereenkomst (4 november 1971) tussen de Belgische Staat

d) Le pont WO1.B2 est en construction sous la route d'Etat n° 51 Louvain-Malines.

e) L'adjudication du pont WO1.O1 au-dessus de la route d'Etat n° 2 Bruxelles-Louvain n'a pas été ratifiée.

f) Estimation: $\pm$ 120 millions.

Wilese-Wezemaal (prolongement du contournement Ouest jusqu'à l'A2) (4 km).

L'étude est en cours.

II. Wezemaal-Assent (18 km).

a) Les photos aériennes ont été prises et la reconstitution a été exécutée (à l'échelle 1/1.000).

b) Des travaux d'ordre topographique concernant l'axe ont été effectués.

c) Examen géotechnique:

— des pénétrations en profondeur, des pénétrations à main et des forages ont été exécutés;

— l'analyse en laboratoire se fait à l'Institut géotechnique à Gand.

d) Plans d'expropriation:

— le plan ZE5/3722¹ pour la commune de Tielt a été ratifié par arrêté royal du 27 juin 1974 (montant 18 millions);

— les plans:

ZE5/3723 pour la commune de Wezemaal (3,5 millions);
ZE5/3724 pour la commune d'Assent (0,07 millions);
ZE5/3725 pour la commune de Kaggevinne (4,4 millions);
ZE5/3726 pour la commune de Bekkevoort (10,5 millions);
ZE5/3727 pour la commune de Tielt (25 millions);

— les plans restant pour les communes de Rillaar, Aarschot, Gelrode, Nieuwrode et Wezemaal sont en voie d'élaboration.

e) L'étude des travaux routiers et des ouvrages d'art est en cours (travaux topographiques, calculs, dessins).

f) La question des extractions de sable est examinée par la commission d'extraction de sable du Brabant. Evaluation des coûts: 120 millions par km.

L'Association Intercommunale pour l'autoroute E5 a suggéré une dotation annuelle de 800 millions pour les travaux précités.

Pour 1975 la répartition des deux projets s'établit comme suit:

a) pour le contournement Ouest: 300 millions (y compris les travaux à Louvain);

b) pour l'autoroute A2: 500 millions.

Comme le contournement Ouest doit être prêt lors de l'achèvement du tronçon Assent-Wezemaal, il se pourrait qu'une permutation des crédits prévus sous a) et b), soit nécessaire.

Dans l'extension du contrat de concession (4 novembre 1971) entre l'Etat belge et l'Association Intercommunale

en de Intercommunale Vereniging voor de autosnelweg E39, het bouwen, de uitvoering, het onderhoud en de uitbating van de autosnelweg A2, Lummen-Mechelen, vak Assent-Lummen, toevertrouwd aan de Intercommunale E39.

III. Assent-Lummen (12,8 km).

a) Stand der onteigeningen.

1. Lummen.

Plan Z/A2/01 : 167 innemingen gekocht op 179;
Plan Z/A2/01-1 : 9 innemingen gekocht op 9;
Plan Z/A2/01-2 : 1 inneming gekocht op 1.

2. Linkhout.

Plan Z/A2/02 : 90 innemingen gekocht op 100;
Plan Z/A2/02-1 : 3 innemingen gekocht op 3.

3. Zelem.

Plan Z/A2/03 : 49 innemingen gekocht op 62;
Plan Z/A2/03-1 : 1 inneming gekocht op 1.

4. Halen.

Plan Z/A2/04 : vervalt;
Plan Z/A2/04-1 : 40 innemingen gekocht op 104;
Plan Z/A2/04-2 : 1 inneming gekocht op 1.

5. Diest.

Plan Z/A2/05 : vervalt;
Plan Z/A2/05-1 : 19 innemingen gekocht op 66;
Plan Z/A2/05-2 : 0 inneming gekocht op 3.

6. Assent.

Plan Z/A2/06 : vervalt;
Plan Z/A2/06-1 : 83 innemingen gekocht op 140.

b) Werken in uitvoering.

	Bedrag	Begindatum der werken	Voorzien einddatum
Brug B3 te Lummen	14 miljoen	4.03.74	07.01.75
Brug B4 te Lummen	19 miljoen	11.03.74	13.02.75
Brug O5 te Lummen	11 miljoen	4.02.74	10.12.74
Brug O6 te Linkhout	24 miljoen	1.08.74	15.07.75
Brug O7 te Linkhout	12 miljoen	8.04.74	11.02.75
Brug O8 te Linkhout	15 miljoen	8.04.74	11.02.75

c) Grondwerken :

Het vak Assent-Lummen zal qua realisatie worden onderverdeeld in twee secties nl.

Sectie Assent-Linkhout (7,3 km) :

Vak I Assent-Halen (3,8 km) :

Voorzien wordt dat in de loop van 1975 de aanbesteding der kunstwerken plaats vindt, terwijl de grondwerken begin 1976 zullen aanbesteed worden.

pour l'autoroute E39, on confia l'aménagement, l'exécution, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute A2 Lummen-Malines, tronçon Assent-Lummen, à l'Intercommunale E39.

III. Assent-Lummen (12,8 km).

a) Situation des expropriations.

1. Lummen :

Plan Z/A2/01 : 167 emprises achetées sur 179;
Plan Z/A2/01-1 : 9 emprises achetées sur 9;
Plan Z/A2/01-2 : 1 emprise achetée sur 1.

2. Linkhout :

Plan Z/A2/02 : 90 emprises achetées sur 100;
Plan Z/A2/02-1 : 3 emprises achetées sur 3.

3. Zelem.

Plan Z/A2/03 : 49 emprises achetées sur 62;
Plan Z/A2/03-1 : 1 emprise achetée sur 1.

4. Halen.

Plan Z/A2/04 : supprimé;
Plan Z/A2/04-1 : 40 emprises achetées sur 104;
Plan Z/A2/04-2 : 1 emprise achetée sur 1.

5. Diest.

Plan Z/A2/05 : supprimé;
Plan Z/A2/05-1 : 19 emprises achetées sur 66;
Plan Z/A2/05-2 : 0 emprise achetée sur 3.

6. Assent.

Plan Z/A2/06 : supprimé;
Plan Z/A2/06-1 : 83 emprises achetées sur 140.

b) Travaux en cours d'exécution.

	Montant	Début des travaux	Date d'achèvement prévue
Pont B3 à Lummen	14 millions	4.03.74	07.01.75
Pont B4 à Lummen	19 millions	11.03.74	13.02.75
Pont O5 à Lummen	11 millions	4.02.74	10.12.74
Pont O6 à Linkhout	24 millions	1.08.74	15.07.75
Pont O7 à Linkhout	12 millions	8.04.74	11.02.75
Pont O8 à Linkhout	15 millions	8.04.74	11.02.75

c) Terrassements :

En ce qui concerne sa réalisation, le tronçon Assent-Lummen sera subdivisé en deux sections notamment :

Section Assent-Linkhout (7,3 km) :

Tronçon I Assent-Halen (3,8 km) :

Il est prévu qu'au cours de 1975 l'adjudication des ouvrages d'art aura lieu, tandis que les terrassements seront adjugés au début de 1976.

Vak II Halen-Linkhout (3,5 km) :

De aanbesteding is voorzien voor 19 december 1974.

De kosten mogen geraamd worden op $\pm$ 235 miljoen frank.

Sectie Linkhout-Lummen (5,5 km) :

De aanbesteding had plaats op 10 oktober 1974 en de kosten hieraan verbonden zijn 113.000.000 frank.

18. Traversen te Houx en Profondeville. Is het tracé vastgesteld ? Zal de voetgangerstunnel te Profondeville er komen ?

Volgens de Minister, grijpt men voor Profondeville terug naar het oorspronkelijk ontwerp, te weten een vierstrooks-weg met middenberm en de rondweg om de stad. Deze oplossing verhoogt de veiligheid van de voetgangers, die de rijbaan in tweemaal kunnen oversteken. De voetgangers-tunnel alsmede de brug voor voertuigen blijven behouden.

Er is een krediet van 100 miljoen vastgelegd voor de modernisering van de weg nr. 47 tussen Yvoir en Dinant. Dit bedrag is bestemd voor het vak tussen Houx en Dinant, alsmede voor een nieuwe brug van de N.M.B.S. te Houx.

Tussen de brug en de stad Dinant zou de rijbaan twee rijstroken met middenberm kunnen hebben. Ter hoogte van Houx biedt de gereserveerde ruimte tussen de nieuwe kaaimuur langs de Maas en de tuinen van de aangelanden de mogelijkheid die vier rijstroken aan te leggen. De breedte van de middenberm zal eventueel worden verminderd ten einde de voormelde tuinen niet in beslag te moeten nemen.

19. De brug te Dinant is reeds 20 jaar in herstelling. Wanneer zal dit werk eindelijk voltooid geraken ?

Volgens de Minister zijn de thans aan de gang zijnde werkzaamheden ongeveer een jaar geleden aangevat en hadden zij oorspronkelijk ten doel de voorspankabels te vervangen. In de loop van de uitvoering werd echter vastgesteld dat na de voorspanning van de nieuwe kabels scheuren optraden in de ankerblokken, waardoor het werk vermeerderde. De huidige aanneming omvat ook de vernieuwing van de rijbaan, en men verwacht dat het werk in het begin van volgend jaar zal gereedkomen.

De bewering als zou dat werk reeds 20 jaar duren is dus onjuist. Er dient echter op gewezen te worden dat de brug te Dinant als een zeer lichte constructie is ontworpen, met het gevolg dat zich trillingen voordoen in de rijbaan.

Dientengevolge moet de verharding om de 4 à 5 jaar worden vernieuwd.

20. De brug te Yvoir levert een ijskoude aanblik op. Kan ze niet wat worden opgefleurd met bloemen en groen ?

Volgens de Minister werd op 6 november op het gemeentehuis van Yvoir een vergadering gehouden in aanwezigheid van de burgemeester van de gemeente, van de voorzitters van de V.V.V. en het Cultureel Centrum, en van de vertegenwoordigers van de Directie Wegen van de provincie Namen.

Tronçon II Halen-Linkhout (3,5 km) :

L'adjudication est prévue pour le 19 décembre 1974.

Les coûts peuvent être évalués à $\pm$ 235 millions.

Section Linkhout-Lummen (5,5 km) :

L'adjudication a eu lieu le 10 octobre 1974 et les dépenses sont de 113 millions.

18. Traversées de Houx et de Profondeville. Le tracé est-il arrêté ? A Profondeville, le passage inférieur pour piétons reste-t-il prévu ?

D'après le Ministre, pour Profondeville, on en revient au projet initial, c'est-à-dire une route à quatre bandes avec berme centrale et le contournement de la ville. Cette solution garantit davantage la sécurité des piétons qui traverseront en deux fois la chaussée principale. Le passage pour piétons reste prévu ainsi que la passerelle pour véhicules, par-dessus la route.

Un crédit de 100 millions a été réservé pour la modernisation de la route n° 47 entre Yvoir et Dinant. Cette somme est destinée à la section comprise entre Houx et Dinant et à un nouveau pont de la S.N.C.B. à Houx.

Entre le pont et la ville de Dinant, la chaussée pourrait comporter deux voies de circulation avec berme centrale. Au droit du village de Houx, l'espace réservé, entre le nouveau mur de quai de Meuse et les jardins des riverains, permet de construire ces quatre voies. La largeur de la berme centrale sera éventuellement retrécie afin de ne pas entamer les jardins précités.

19. Le pont de Dinant est en réparation depuis 20 ans. Quand ces travaux seront-ils enfin achevés ?

D'après le Ministre, les travaux actuellement en cours ont débuté il y a un an environ et avaient pour objet initial le remplacement des câbles de précontrainte. Cependant, en cours d'entreprise, on a constaté que sous la précontrainte des nouveaux câbles, les blocs d'about s'étaient fissurés, ce qui a eu pour conséquence d'augmenter le volume des travaux à effectuer. Le chantier actuel comporte également le remplacement du revêtement et la fin des travaux est prévue pour le début de l'année prochaine.

Toujours d'après le Ministre, les réparations ne sont donc pas en cours depuis 20 ans. Il faut cependant remarquer que la conception du pont de Dinant en a fait un pont ultra léger, ce qui a pour conséquence que le revêtement est soumis à des trépidations.

Cet état de chose a pour conséquence que le revêtement doit être remplacé au bout de 4 ou 5 ans.

20. Le pont d'Yvoir a un aspect glacial. Ne pourrait-on l'agrémenter de fleurs et de verdure ?

Dans sa réponse le Ministre signale qu'une réunion s'est tenue le 6 novembre à la Maison communale d'Yvoir en présence du bourgmestre de la commune, des présidents du syndicat d'Initiative et du Foyer culturel et des représentants de la Direction des Routes de la Province de Namur.

Tijdens deze vergadering werd in gemeen overleg besloten voorzieningen te treffen, inzonderheid wat betreft :

— het aanleggen van een parkeerstrook bij het eind van de brug te Yvoir;

— het aanleggen van een parkeerruimte in de nabijheid van de brug te Houx op de oude rijbaan en het plaatsen van tafels en banken ten behoeve van de toeristen;

— het bouwen tussen de brug te Yvoir en die te Houx van een gebouw met toiletten en wasbakken;

— de medewerking van de Dienst van het Groenplan voor de verantwoorde en esthetische plaatsing van bedoelde voorzieningen en de aanbrenging van beplantingen in de nabijheid ervan. Dienaangaande werd in het bijzonder overeengekomen dat de door de Dienst van het Groenplan voorgestelde aanleg aan de diverse op de vergadering van 6 november vertegenwoordigde groepen en besturen zou worden voorgelegd.

21. Wanneer men de wegen verbetert, heeft men de neiging ze recht te trekken ten behoeve van het snelverkeer, bochten op te heffen of althans te verflauwen. In een provincie als Luxemburg is het weliswaar nodig dat snelle wegen het uit het buitenland of uit andere landsgedeelten komende verkeer naar het hart van de provincie voeren, maar is het evenzeer nodig dat de lokale wegen hun schilderachtige aanblik behouden; zij maken immers deel uit van het toeristisch cachet van Luxemburg.

De Minister is het volkomen eens met die zienswijze en zal ervoor waken dat de wegen in Luxemburg, zoals overal elders waar dat nodig blijkt, hun regionaal cachet niet verliezen.

22. Ten opzichte van de autosnelwegen die enkele jaren geleden in aanbouw waren, en die toen van wezenlijk belang werden beschouwd, genoten de autosnelwegen in Luxemburg een prioriteit die men als van tweede rang zou kunnen bestempelen.

Een lid vreest dat men zich niet heeft gehouden aan die prioriteit, te oordelen naar de bedragen die met name aan de autosnelweg Verviers-Prüm worden besteed.

Volgens de Minister worden de voor de E9 en E40 bestemde sommen hoegenaamd niet verminderd ten opzichte van de aanvankelijke ramingen. Dit geld zou trouwens doelmatiger worden gebruikt door de uitgaven waar mogelijk te beperken. Hij denkt bijvoorbeeld aan het viaduct over de Amblève, waar zou kunnen worden afgezien van een van de ontworpen rijstroken. Dit zou een kostenbesparing van ten minste 100 miljoen betekenen.

In overleg met de Gouverneur van de provincie Luxemburg en Voorzitter van de « Intercommunale des autoroutes des Ardennes » is de voorrangsorte als volgt vastgesteld :

— Het vak Aubange-Hondelange (E9-E40), dat aanvankelijk als laatste aan de beurt zou komen, krijgt voorrang en zal ten spoedigste worden uitgevoerd. Deze beslissing komt tegemoet zowel aan de wensen van de Fransen als aan die

Au cours de cette réunion des dispositions ont été décidées de commun accord notamment en ce qui concerne :

— l'établissement d'une zone de stationnement longitudinale à la sortie du pont d'Yvoir;

— l'établissement d'une zone de stationnement à proximité du pont de Houx sur l'ancienne chaussée et à la mise en place de tables et bancs réservés aux touristes;

— la construction entre le pont d'Yvoir et le pont de Houx d'un bâtiment réservé à l'implantation de toilettes et lavabos;

— la collaboration du Service du Plan Vert pour une implantation judicieuse et esthétique des dispositifs précités et de plantations à proximité de celui-ci. A ce sujet il a été particulièrement prévu que les propositions d'aménagement établies par le Service du Plan Vert seraient soumises aux divers groupes et administrations représentés à la réunion du 6 novembre.

21. Lorsqu'on améliore les routes, on a tendance à en faire des lignes droites, rapides, à supprimer des courbes ou du moins à les atténuer. Dans une province comme le Luxembourg, s'il importe que des voies rapides vous mènent de l'étranger ou des autres régions du pays au cœur de la province, il importe tout autant que les routes locales gardent leur pittoresque (elles font partie du cachet touristique du Luxembourg).

Le Ministre partage entièrement ce point de vue et veillera à garder aux routes, au Luxembourg comme partout où cela s'indique, leur cachet régional.

22. Par rapport aux autoroutes en voie de réalisation il y a quelques années, considérées alors comme essentielles, les autoroutes du Luxembourg bénéficiaient d'une priorité qu'on pourrait appeler seconde.

Un membre craint qu'elle n'ait pas été respectée s'il en juge par l'effort fait notamment à l'égard de Verviers-Prüm.

D'après le Ministre, les sommes affectées à l'E9 et à l'E40 n'ont subi aucune diminution par rapport aux estimations initiales. Cet argent, on peut d'ailleurs l'utiliser plus efficacement en réduisant les dépenses là où c'est possible. Le Ministre pense, par exemple, au viaduc qui enjambe l'Amblève, viaduc dans lequel on pourrait renoncer à l'une des bandes prévues. Ce qui fait une économie d'au moins 100 millions.

En accord avec le Gouverneur de la province du Luxembourg et président de l'Intercommunale des autoroutes E9 et E40, le Ministre a fixé l'ordre de priorité que voici :

— Le tronçon Aubange-Hondelange (E9-E40) prévu initialement pour la fin des travaux sera considéré comme prioritaire et réalisé au plus tôt. Cette décision correspond tant aux vœux des Français que des Luxembourgeois qui attachent

van de Luxemburgers, die veel belang hechten aan deze Belgisch-Franse verbinding over Longwy.

— Het vak Luik-Bastenaken (E9) zal zo spoedig mogelijk worden aangelegd. Het vastgestelde tijdschema voor de verbindingen Luik-Werbomont en Mont (Houffalize)-Bastenaken wordt hoegenaamd niet gewijzigd; de bouw van het viaduct te Houffalize is aanbesteed en de rondweg om de stad zal in beginsel in 1979 worden opengesteld. Het vak Werbomont-Mont zal prioriteit krijgen.

— Het gemeenliggend vak Aarlen-Neufchâteau (E9-E40) zal tegelijk met het vak Luik-Bastenaken worden gebouwd, ten einde het zuidergedeelte van de autosnelweg zo spoedig mogelijk af te werken.

— Er wordt niets gewijzigd wat betreft het vak Namen-Achène (E40) en de snelverbinding met Dinant, waarvan het ontwerp reeds ver gevorderd is en sommige gedeelten reeds aanbesteed zijn.

— Aangaande de twee overblijvende vakken Bastenaken-Neufchâteau (E9) Achène-Neufchâteau (E40) bestaat het voornemen ze tegelijk uit te voeren, als laatste fase.

Men mag niet vergeten dat rijksweg 4 zal blijven bestaan en dat men bezig is de gevaarlijke punten weg te werken. Eind 1976 of begin 1977 zal hij over de gehele lengte als vierstrooksweg zijn aangelegd. Er wordt echter afgezien van de omlegging rond Martelange, daar de kosten van dit werk op circa 800 miljoen worden geraamd, welke som kan worden gebruikt voor de versnelde uitvoering van het als prioritaire beschouwde autowegenprogramma.

Zo zal de gehele verbinding Luik-Luxemburg twee tot drie jaar vroeger dan verwacht tot stand komen, zonder dat de verbinding Namen-Luxemburg daarom vertraging oploopt.

De verbinding Luik-Neufchâteau, die aanvankelijk tegen 1981 was gepland, zou in 1981 of 1982 kunnen gereedkomen, terwijl de verbinding Brussel-Neufchâteau in 1984 zou worden voltooid, zodat het oorspronkelijk vastgestelde programma wordt nageleefd.

Wat ten slotte het viaduct te Remouchamps betreft, zal een openbare prijsvraag worden uitgeschreven. Het is het grootste kunstwerk dat in de E9 voorkomt. Het moet worden ingepast in het landschap en de belijning en esthetische vormgeving ervan moeten harmoniëren met het merkwaardige landschap dat door het viaduct wordt overspannen.

23. Een lid wenst het detail te kennen van de door het departement betaalde leveringen van materieel (2 of 3 jaar geleden) voor de verkeerslichtinstallatie te Bomerée, op het kruispunt van de wegen van Marchienne-au-Pont en Marcinelle naar Gozée.

Hij zou eveneens willen vernemen of het onderhoud volledig ten laste van het departement valt wat betreft het detail van deze verkeerslichtinstallatie ?

Volgens de Minister heeft het departement geen enkele betaling gedaan voor bebakeningsmaterieel betreffende de installatie te Bomerée op het kruispunt van de wegen van Marchienne-au-Pont en Marcinelle naar Gozée.

beaucoup d'importance à cette liaison entre la Belgique et la France par Longwy.

— Le tronçon Liège-Bastogne (E9) sera réalisé aussi rapidement que possible. Rien n'est changé au calendrier pour les liaisons Liège-Werbomont et Mont (Houffalize)-Bastogne; les travaux de construction du viaduc d'Houffalize sont adjugés et le contournement de la ville sera en principe mis en service en 1979. La liaison Werbomont-Mont sera considérée comme prioritaire.

— Le tronçon commun Arlon-Neufchâteau (E9-E40) sera réalisé en même temps que le tronçon Liège-Bastogne, de telle façon que la partie Sud de l'autoroute soit terminée dès que possible.

— Rien n'est modifié en ce qui concerne le tronçon Namur-Achène (E40) et la liaison rapide vers Dinant, travaux pour lesquels les études sont avancées et dont certaines parties sont déjà adjugées.

— Pour les deux tronçons restants, Bastogne-Neufchâteau (E9) et Achène-Neufchâteau (E40), l'intention est de les poursuivre en même temps, dans une dernière étape.

N'oublions pas que la nationale 4 subsistera et que ses points noirs sont en voie de suppression. Elle sera à quatre bandes sur tout son parcours pour la fin de 1976 ou le début de 1977. Il n'est cependant pas prévu de contournement de Martelange, le coût de ces travaux étant estimé à environ 800 millions, somme qui peut être employée pour accélérer le programme autoroutier considéré comme prioritaire.

Ainsi la liaison complète Liège-Luxemburg sera réalisée deux ou trois ans plus tôt que prévu, sans que pour autant la liaison Namur-Luxemburg en soit retardée.

La liaison Liège-Neufchâteau, initialement prévue pour 1981, pourrait être terminée en 1981 ou en 1982; la liaison Bruxelles-Neufchâteau serait quant à elle terminée en 1984, le programme initial étant ainsi respecté.

Quant au viaduc de Remouchamps, il sera l'objet d'un concours public. C'est le plus grand ouvrage d'art de l'E9. Il importe qu'il s'harmonise avec le site et que sa ligne et ses qualités esthétiques s'accordent avec le remarquable paysage qu'il franchira.

23. Un membre souhaiterait connaître le détail des fournitures de signalisation payées par le département (il y a 2 ou 3 ans lui semble-t-il) à Bomerée, intersection des routes venant de Marchienne-au-Pont et de Marcinelle vers Gozée.

Peut-on savoir également si l'entretien incombe en totalité au département pour ce qui concerne le détail de l'installation de cette signalisation ?

D'après le Ministre, aucun paiement n'a été effectué par le département pour des fournitures de matériel de signalisation relatives à l'installation de Bomerée, intersection des routes venant de Marchienne-au-Pont et de Marcinelle vers Gozée.

Het betreft in feite een driekleurige verkeerslichtinstallatie, aangebracht op de toegangsweg tot een supermarkt en die volledig ten laste van deze firma werd uitgevoerd.

Deze installatie wordt door het Bestuur voor Electriciteit en Elektromechanica onderhouden; de desbetreffende kosten worden nochtans door de firma gedragen, in de vorm van een jaarlijkse retributie die forfaitair op de som van 35.000 frank is vastgesteld.

24. Wie draagt de verlichtings- en bebakeningskosten ingeval grote detailhandelszaken zich vestigen in de nabijheid van een weg ?

Deze bedrijven vestigen zich bij voorkeur in de buurt van kruispunten.

Ware het derhalve niet mogelijk in de bouwvergunning een bepaling op te nemen waarbij de door de aanwezigheid van deze handelszaken veroorzaakte bijkomende verlichtings- en bebakeningskosten ten laste van die zaken worden gelegd ?

De Minister antwoordt dat wanneer die bijkomende installaties op de openbare weg worden aangebracht de Staat de kosten te zijnen laste moet nemen.

De Staat handelt hier niet anders dan hij ten opzichte van andere bedrijven doet.

Ofwel worden die installaties aangebracht op de toegangsweg tot de grote detailhandelszaak, en dan is het de promotor die de kosten moet dragen. Betreft het echter een vestiging op een dienstverleningsterrein, dan kan er een door de beheerder van dit terrein te betalen bijdrage in de kosten in overweging genomen worden.

Het is echter niet mogelijk reeds bij het verlenen van de bouwvergunning hypothetische verkeerstoename te voorzien, noch de daardoor noodzakelijk gemaakte bijkomende installaties voor te schrijven.

25. Wie is belast met de werken wanneer aan een kruispunt op een rijksweg wijzigingen worden aangebracht : Verkeerswezen of Openbare Werken ?

Openbare Werken is daarmee belast. Het spreekt echter vanzelf dat het Rijk niet bevoegd is wanneer het over provinciale of gemeentewegen gaat.

26. Ring rond Brussel. Welke kredieten zijn uitgetrokken op de begroting 1975 ? Wanneer zullen de werken voltooid zijn ? Is het tracé definitief vastgesteld ?

De Minister antwoordt dat op de begroting 1975 voor de Ring rond Brussel een krediet van 3.250.000 frank voorkomt. Door 680.000.000 frank van het Fonds voor Economische Expansie aan werken voor de Ring rond Brussel te besteden heeft de Regering haar wil te kennen gegeven, de werken zo spoedig mogelijk te beëindigen. Het einde der werken wordt verwacht tegen 1977. Het vak Drogenbos-Bosvoorde, waarvan nog enkele elementen van het tracé en bepaalde karakteristieken dienen te worden vastgelegd, zal echter tegen bovenvermelde datum niet klaarkomen.

L'installation précitée est, en fait, une installation de signalisation tricolore, établie sur la voie d'accès à un magasin supermarché et a été réalisée entièrement à charge de cette firme.

L'entretien de cette installation est assuré par l'Administration de l'Electricité et de l'Electromécanique; les frais s'y rapportant sont toutefois supportés par la firme, sous forme d'une redevance annuelle, arrêtée forfaitairement à la somme de 35.000 francs.

24. Qui prend en charge les frais d'éclairage et de signalisation lorsque de grandes surfaces de distribution s'implantent à proximité d'une route ?

Ces grandes surfaces choisissent volontiers de s'installer près de carrefours.

En conséquence ne pourrait-on dans l'autorisation de bâtir, insérer une clause qui mettrait à charge des promoteurs les frais d'éclairage ou de signalisation supplémentaire qu'entraînera leur présence ?

Dans sa réponse le Ministre signale que, si ces installations supplémentaires doivent s'effectuer sur la voie publique, c'est l'Etat qui prend ces frais en charge.

Dans ce cas, l'Etat n'agit pas à l'égard des grandes surfaces autrement qu'il n'agit à l'égard d'autres entreprises.

Ou bien ces installations ont lieu sur la voie d'accès au grand magasin, et alors c'est le promoteur qui prend les frais en charge. Toutefois, s'il s'agit d'une implantation dans une zone de service, on peut envisager une participation aux frais de l'autorité gérante de la zone concernée.

Prévoir dès l'autorisation de bâtir d'hypothétiques augmentations de trafic et les installations supplémentaires qu'elle requerrait, n'est pas possible.

25. Lorsque, sur les routes de l'Etat, on modifie un croisement existant, qui se charge de ces travaux, le Ministère des Communications ou celui des Travaux publics ?

Ce sont les Travaux publics. Bien sûr, s'il s'agit de routes provinciales ou communales, l'Etat n'est plus concerné.

26. Ring de Bruxelles. Quels sont les crédits prévus au budget 1975 ? Quand seront achevés les travaux ? Le tracé est-il définitivement arrêté ?

Dans sa réponse le Ministre signale que le budget 1975 prévoit pour le Ring de Bruxelles un crédit de 3.250.000.000 de francs. En transférant 680.000.000 de francs du Fonds d'Expansion économique pour les affecter au Ring de Bruxelles, le Gouvernement a marqué sa volonté d'assurer un timing aussi rapide que possible. L'achèvement des travaux est prévu pour 1977; seul le tronçon Drogenbos-Boitsfort dont certains éléments de tracé et les caractéristiques doivent encore être mis au point, ne pourra être achevé pour la date précitée.

27. Langs de autosnelwegen worden motels gevestigd. Mag ik weten wat in 1974 is gerealiseerd en wat het programma voor 1975 is ?

De Minister antwoordt dat het Departement een tamelijk ambitieus programma heeft opgemaakt voor de vestiging van nevenvoorzieningen langs de autosnelwegen. Hij acht het wenselijk dat enkele ervan worden gerealiseerd om te zien hoe ze werken. Immers, zo er veel ineens worden aanbesteed, loopt men het risico dat de inschrijvingen steeds minder voordelig voor het Rijk worden. Laten wij niet vergeten dat de inschrijvers petroleummaatschappijen zijn en dat de huidige conjunctuur hen niet tot de uitbreiding van hun investeringen aanzet.

Hieronder volgt het programma in kwestie, alsmede de lijst van de realisaties in 1974.

Nevenvoorzieningen langs de autosnelwegen.

Programma 1975.

Nr. autosnelweg	Parkeerhaven	Type
E 5 — Brussel-Oostende	Jabbeke	A
E 5 — Luik-Franse grens	Walhorn	B
E 39 — Lummen-Nederlandse grens	Maasmechelen	A
E 40 — Brussel-Namen	Bierges	A
E 41 — Bergen-Franse grens	St. Ghislain	C
A 8 — Doornik-Franse grens	Froyennes	A
A 13 — Antwerpen-Luik	Slins	C

Realisaties in 1974.

Nr. autosnelweg	Parkeerhaven	Type
E 3 — Gent-Kortrijk	Nazareth	A
E 5 — Brussel-Oostende	Wetteren	A
E 5 — Brussel-Luik	Heverlee	A
E 5 — Brussel-Luik	Tienen	C
E 40 — Brussel-Namen	Aische-en-Refail	C
E 41 — Luik-Bergen	Spy	C

Type A : 2 tankstations + 2 restaurants + 1 of 2 motels;
 B : 2 tankstations + 2 restaurants;
 C : 2 tankstations + 2 snackbars.

28. Verbeteringswerken aan de weg nr. 1 van groot verkeer te Nevele, zijnde de weg van Nevele naar Poesele-Lotenhulle (538).

— Zijn de verbeteringswerken aan deze weg opgenomen in het programma 1975 ?

— Zo ja, wanneer zullen de werken dan aanvangen, hoe lang zullen ze duren ? Is er ook in de aanleg van een fietspad voorzien ?

De Minister antwoordt dat de voornoemde weg geen rijks-weg is, zodat de vraag niet tot zijn bevoegdheid behoort.

29. Is het niet mogelijk het tracé van de autoweg A17 te verschuiven ten einde een landbouwbedrijf te Bellegem niet te ontmantelen ?

De Minister van Openbare Werken antwoordt dat volgens het oorspronkelijk tracé van de autosnelweg Brugge-Kortrijk-Doornik inderdaad een groot gedeelte van de gronden van de Mortaghehoeve moet onteigend worden.

27. Des motels s'implantent le long des autoroutes. Peut-on savoir quelles sont les réalisations effectuées en 1974 et quel est le programme de 1975 ?

Dans sa réponse le Ministre signale que le Département a établi un programme assez ambitieux pour l'implantation d'entreprises annexes le long des autoroutes. Il estime qu'il convient de réaliser quelques-unes de ces entreprises afin de voir comment elles fonctionnent. En effet, si on multiplie les adjudications, on risque de voir les soumissions devenir de moins en moins avantageuses pour l'Etat. N'oublions pas que les soumissionnaires sont des compagnies pétrolières et que la conjoncture présente ne les pousse pas à l'extension de leurs investissements.

Veuillez trouver ci-joint le programme en question et les réalisations 1974.

Installations annexes le long des autoroutes.

Programme 1975.

N° autoroute	Parking	Type
E 5 — Bruxelles-Ostende	Jabbeke	A
E 5 — Liège-frontière allemande	Walhorn	B
E 39 — Lummen-frontière néerlandaise	Maasmechelen	A
E 40 — Bruxelles-Namur	Bierges	A
E 41 — Mons-frontière française	St. Ghislain	C
A 8 — Tournai-frontière française	Froyennes	A
A 13 — Anvers-Liège	Slins	C

Réalisations en 1974.

N° autoroute	Parking	Type
E 3 — Gand-Courtrai	Nazareth	A
E 5 — Bruxelles-Ostende	Wetteren	A
E 5 — Bruxelles-Liège	Heverlee	A
E 5 — Bruxelles-Liège	Tirlemont	C
E 40 — Bruxelles-Namur	Aische-en-Refail	C
E 41 — Liège-Mons	Spy	C

Type A : 2 stations de carburants + 2 restaurants + 1 ou 2 motels;
 B : 2 stations de carburants + 2 restaurants;
 C : 2 stations de carburants + 2 snack-bars.

28. Un membre a demandé des précisions concernant les travaux de réfection à la route n° 1 de grand trafic à Nevele, c'est-à-dire la route de Nevele vers Poesele-Lotenhulle (538).

— Les travaux de réfection ont-ils été repris au programme 1975 ?

— Si oui, quand débiteront-ils ? Quelle sera leur durée ? A-t-on prévu l'aménagement d'une piste cyclable ?

D'après le Ministre, la route ci-dessus nommée n'est pas une route de l'Etat et la question ne lui concerne donc pas.

29. Est-il possible de déplacer le tracé de l'autoroute A17 afin de ne pas démanteler une exploitation agricole à Bellegem ?

Le Ministre des Travaux publics a répondu que, suivant le tracé initial de l'autoroute Bruges-Courtrai-Tournai, une grande partie des terrains de la Mortaghehoeve devaient être expropriés.

Ten einde de kwetsieuzere onteigeningen tot een minimum te beperken heeft hij besloten het tracé aldaar ± 100 m in zuidelijke richting te verschuiven. Een verder opschuiven blijkt onmogelijk rekening houdend enerzijds met de technische normen voor de autosnelwegen (kromtestralen in de bochten) en anderzijds met de bestaande bebouwing, zowel richting Brugge als richting Doornik.

Ingevolge voornoemde beslissing dient het onteigeningsplan in de betrokken zone aangepast te worden over een lengte van ± 3 km.

30. Het Bestuur der Wegen wordt thans geherstructureerd, inzonderheid in de provincie Henegouwen. Zo wordt de wegendienst te Charleroi samengevoegd met de directie Wegen te Bergen, terwijl de hoofdingenieur van deze dienst als ondergeschikte naar het Hoofdbestuur teruggekeerd is. Is het niet mogelijk die voortdurende veranderingen te vermijden en de tewerkstelling van het personeel te stabiliseren zodra de deconcentratie verwezenlijkt is?

De Minister antwoordt dat ingevolge de herstructurering van het Bestuur der Wegen en inzonderheid de opheffing van de 4^{de} gewestelijke directie der autosnelwegen, waarvan de zetel te Bergen was gevestigd, al de ambtenaren van deze dienst, op één na, ter beschikking werden gesteld van de Directie Wegen te Bergen, maar met behoud van hun standplaats.

Wat betreft de hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen die de 4^{de} gewestelijke directie der autosnelwegen leidde, deze werd wegens zijn persoonlijke capaciteiten bij het Directoraat-Generaal der Wegen als adjunct van de directeur-generaal tewerkgesteld. Zijn geografische bevoegdheidsfeer strekt zich uit over de provincies Luik en Luxemburg.

Het toegepaste beginsel voor de herstructurering beoogt al de wegen van eenzelfde gebied onder het toezicht van een en dezelfde dienst te plaatsen. De repartitie van het personeel werd, telkens als zulks mogelijk was, uitgevoerd in een zodanige geest, dat zowel het belang van de dienst als dat van het personeel werd behartigd; zo werd ernaar gestreefd, ieder personeelslid zo dicht mogelijk bij zijn woonplaats te werk te stellen en daardoor de pendel in belangrijke mate uit te schakelen.

31. Het gebeurt dat het tracé van rondwegen verschillende jaren voor het begin der werken werd vastgelegd. Dientengevolge beantwoorden deze wegen niet meer aan de feitelijke toestand van de steeds groeiende steden en dorpen. Toch houdt het Bestuur der Wegen zich dikwijls aan het oorspronkelijk ontworpen tracé. Kan daaraan niets gedaan worden?

De Minister antwoordt dat elke weg een apart geval is, waarvoor het Bestuur der Wegen slechts bevoegd is indien het over een rijksweg gaat.

Het Bestuur der Wegen behoudt zoveel mogelijk de oorspronkelijke plannen omdat het op een snelle, doeltreffende en kostenbesparende manier te werk wil gaan. Voor elke wijziging van het tracé is immers een nieuwe studie vereist, ten einde voor elk geval de beste oplossing te vinden.

Afin de limiter à un minimum les expropriations en question, le Ministre a décidé de déplacer de plus ou moins 100 m, vers le sud, le tracé de l'autoroute à cet endroit. Déplacer davantage le tracé semble impossible compte tenu, d'une part, des normes techniques pour les autoroutes (rayons de courbure) et, d'autre part, des habitations existantes, aussi bien dans la direction de Bruges que dans celle de Tournai.

Suite à cette décision, le plan d'expropriation dans la zone concernée doit être approprié sur une longueur d'environ 3 km.

30. L'Administration des Routes fait actuellement l'objet d'une restructuration notamment dans la province de Hainaut. Ainsi l'Administration des routes de Charleroi est regroupée avec la direction des routes à Mons tandis que l'ingénieur en chef de ce service est rentré comme sous-ordre à l'Administration centrale. N'est-il pas possible d'éviter ces perpétuels changements et, une fois la déconcentration réalisée, de stabiliser l'affectation du personnel?

D'après le Ministre, suite à la restructuration de l'Administration des Routes et notamment la suppression de la 4^{me} direction régionale des autoroutes dont le siège était fixé à Mons, les agents de ce service ont tous, à l'exception d'un seul, été mis à la disposition de la Direction des Routes à Mons, mais leur résidence administrative a été maintenue.

Quant à l'ingénieur en chef-directeur des Ponts et Chaussées qui dirigeait la 4^{me} direction régionale des autoroutes, il a été affecté, en raison de ses compétences personnelles, à la direction générale des Routes en qualité d'adjoint au directeur général. Ses compétences territoriales couvrent les provinces de Liège et de Luxembourg.

Le principe adopté pour la restructuration vise à placer toutes les routes d'un même secteur sous le contrôle d'un seul et même service. La ventilation du personnel a été effectuée, dans tous les cas possibles, dans un esprit tel qu'il préserve les intérêts et du service et de chacun; ainsi, on a cherché à affecter chaque agent le plus près possible de son domicile, supprimant par là un nombre appréciable de navetteurs.

31. L'implantation de certaines routes de contournement a été prévue, il y a parfois plusieurs années et ne correspond plus, au moment de la mise en chantier, à la réalité des agglomérations ou villages concernés parce que ceux-ci dans l'intervalle ont pris de l'extension. Cependant l'Administration des Routes s'en tient souvent à son projet initial. N'y a-t-il pas moyen de corriger ces inconvénients?

D'après le Ministre, chaque route constitue un cas d'espèce et n'est du ressort de l'administration des Routes que si elle est nationale.

Si cette administration respecte, autant que faire se peut, les projets initiaux, c'est dans un souci de rapidité, d'efficacité et d'économie. Chaque remise en question appelle évidemment une nouvelle étude, afin que, dans chaque cas, la meilleure des solutions possibles intervienne.

32. Kan de Minister voor de rijksweg Gent-Zulte mededelen welke verbeteringswerken in 1975 zullen uitgevoerd worden ?

De Minister antwoordt dat op het gedeelte van de rijksweg nr. 14 tussen Gent en de grens de betonverharding in de provincie West-Vlaanderen in slechte staat is tussen Sint-Denijs-Westrem en Deinze.

Verbeteringswerken, waaronder het brengen van deze weg op vier rijstroken, zullen in het kader van een eerste fase uitgevoerd worden op het grondgebied van de gemeenten Sint-Denijs-Westrem, Sint-Martens-Latem en Deurle, tussen de kruispunten « De drie sleutels » en « De Vierschaar ». De uitgaven worden geraamd op 95 miljoen. Tot de nodige onteigeningen te Sint-Denijs-Westrem is overgegaan en de onteigeningen op het grondgebied van Sint-Martens-Latem en Deurle zijn aan de gang.

Een tweede fase voorziet in de modernisering van het vak tussen het kruispunt « De Vierschaar » te Deurle en Deinze. Vanaf Deinze wordt tot onteigening overgegaan te Olsene en te Zulte. Gelet op de omvang, gebeuren zij geleidelijk. Bij beëindiging kan men eveneens op deze plaatsen de moderniseringswerken aanvangen.

De volledige verwezenlijking van het voorziene programma hangt af van de beschikbare kredieten, wat een prioritaire spreiding van de verschillende werken inhoudt.

De nodige verbeteringen zullen in 1975 worden uitgevoerd, zodat een veilig verkeer zal worden gewaarborgd.

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

Talrijke problemen in verband met de infrastructuur der zeehavens en der toegangswegen tot de zee werden in uw Commissie behandeld. Onder deze problemen kunnen geciteerd worden :

- het probleem der toegankelijkheid van onze havens voor zeer grote schepen;
- de problematiek die eigen is aan de haven van Antwerpen;
- de problematiek van de haven van Gent;
- en tenslotte de problemen in verband met de haven van Zeebrugge.

1. Toegankelijkheid van onze havens voor zeer grote schepen.

In het verslag namens uw Commissie uitgebracht over het ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het dienstjaar 1967 merkte de toenmalige verslaggever het volgende op : « Voor de invoer van petroleum en andere massagoederen moet men eerst de haventoeegangen bekijken. Antwerpen heeft de Zeeschelde : er zijn uitbaggeringen die resultaten opleveren, maar zal het mogelijk en verantwoord zijn de Schelde toegankelijk te maken voor 150.000 ton ? Is het wenselijk ? Hoe kan de petroleum in Antwerpen geraken ? De super-

32. Le Ministre peut-il nous communiquer, en ce qui concerne la route d'Etat de Gand-Zulte, quels seront les travaux de réfection à exécuter en 1975 ?

D'après le Ministre, la section de la route de l'Etat n° 14, comprise entre Gand et la limite de la province de Flandre occidentale, comporte un revêtement en béton en mauvais état entre Sint-Denijs-Westrem et Deinze.

Les travaux de réfection, comportant la mise à quatre voies de circulation, seront exécutés, dans le cadre d'une première phase, sur le territoire des communes de Sint-Denijs-Westrem, de Sint-Martens-Latem et de Deurle, entre les carrefours dits « De drie sleutels » et « Vierschaar ». Leur coût est estimé à 95 millions de francs. Les expropriations, nécessaires à cet effet, à Sint-Denijs-Westrem, sont terminées. Elles sont en cours sur le territoire de Sint-Martens-Latem et de Deurle.

Une deuxième phase verra la modernisation de la section comprise entre le carrefour « De Vierschaar » à Deurle et Deinze. A partir de Deinze, les expropriations sont en cours à Olsene et à Zulte. Vu leur ampleur, elles seront réalisées graduellement. Dès leur achèvement, on exécutera également en ces endroits, des travaux de modernisation.

La réalisation complète du programme prévu dépend des crédits disponibles, ce qui entraîne de nécessaires priorités entre différents travaux.

Toutefois, en 1975 on exécutera les travaux de réfection qui permettront d'assurer la sécurité de la circulation.

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

Votre Commission a abordé un grand nombre de problèmes relatifs à l'infrastructure des ports maritimes et des voies d'accès à la mer. Il y a lieu de citer notamment :

- le problème de l'accessibilité de nos ports aux très grands navires;
- les problèmes propres au port d'Anvers;
- les problèmes du port de Gand;
- et enfin, les problèmes relatifs au port de Zeebrugge.

1. Le problème de l'accès de nos ports aux navires de gros tonnage.

Dans le rapport fait au nom de votre Commission concernant le projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux publics pour l'exercice 1967, le rapporteur de l'époque faisait déjà remarquer qu'en ce qui concerne les importations de pétrole et d'autres marchandises en vrac, il convient de se préoccuper avant tout des accès aux ports : « Anvers dispose de l'Escaut maritime : certains dragages donnent des résultats, mais est-il possible et raisonnable de rendre l'Escaut accessible aux navires de 150.000 tonnes ? Est-ce souhaitable ? Comment le pétrole parviendra-t-il à

tankers worden gemeerd in volle zee. Waar vóór de Belgische kust? Hoe moeten ze overladen? Kleinere tankers of pipe-lines? Is er mogelijkheid een andere weg te vinden? Dan blijft er nog het probleem van de toegang naar de open zee.»

Al deze kwesties blijven brandend actueel, maar alvorens ze te bestuderen moeten wij er wellicht bondig op wijzen hoe onze naburen sommige ervan hebben opgelost. In het verslag uitgebracht namens uw Commissie betreffende het ontwerp van wet houdende de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1973 schreef de toenmalige verslaggever dat in Duinkerken de baggerwerken van de toegangswegen van de huidige haven werden voortgezet om schepen van 100.000 ton door de nieuwe sluis te laten varen, maar dat die werken vooral betrekking hadden op de nieuwe voorhaven. De hoofddijk van de toekomstige petroleumhaven van Antifer kwam op 24 oktober 1974 voorbij punt 1971,54 waar de aanlegposten voor de reuzetankers zullen worden gebouwd en aldus bevestigt de Autonome Haven van Le Havre een dubbele verruiming van haar horizon: tegelijk naar de volle zee, van waaruit zij weldra schepen van 500.000 ton en meer zal ontvangen, en naar het hinterland waarmee, dank zij de nieuwe sluis van Tancarville en naar gelang van de uitvoering op de Seine van de derde generatie van sluizen, haar verkeer te water zal kunen gebruik maken van duwkonvoeien van 10.000 ton.

Met de aardolieterminal van de Maasvlakte brengt Rotterdam de capaciteit van haar overslaginstallaties van zware goederen op 75 miljoen ton. De nieuwe terminal, toegankelijk voor schepen van 250.000 ton, is tans uitgerust met twee lospartieken met een uurcapaciteit van 3.000 ton elk, met twee baklaadinstallaties (7.000 t/u elk) en met twee schopraderen die werken naar rato van 6.000 t/u bij storting op voorraad en van 3.500 t/u bij het wederophalen van de materialen.

De toegang tot onze havens is moeilijker dan die tot de havens van Le Havre en Rotterdam en daarom hebben sommige commissieleden voorgesteld een kunsthaven in volle zee te bouwen, maar dat probleem is zeer ingewikkeld en het werd nog niet bestudeerd door uw Commissie die hierover meer inlichtingen van de Minister verwacht.

2. Haven van Antwerpen.

De maximum diepgang van schepen die naar Antwerpen willen varen is als volgt geëvolueerd:

Jaar	Maximum diepgang	Dwt
—	—	—
1930-1950	31'0" (9 m 45)	12.000
1950-1953	32'6"	20.000
1955	34'11"	34.000
1956	35'0" (10 m 67)	35.000
1960	36'6"	42.000
1965	38'11"	52.000
1969	42'6"	76.000
1976	45'0" (13 m 71)	90.000

Anvers? Les pétroliers géants jettent l'ancre en haute mer. A quel endroit au large de la côte belge? Comment peuvent-ils décharger? Sur des pétroliers plus petits ou par des pipe-lines? Est-il possible de trouver une autre voie? Reste enfin le problème de l'accès à la haute mer.»

Toutes ces questions restent d'une actualité brûlante, mais avant d'examiner ces questions, il convient peut-être de rappeler sommairement comment nos voisins ont résolu certains de ces problèmes. Dans le rapport fait au nom de votre Commission concernant le projet de loi contenant le budget du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1973, le rapporteur de l'époque rappelait qu'à 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 que surtout les travaux ont porté sur le nouvel avant-port. La digue principale du futur port pétrolier d'Antifer ayant dépassé, le 24 octobre 1974, le point 1971,54 où s'enracineront les postes d'accostage pour pétroliers géants, le Port Autonome du Havre confirme un double élargissement de ses horizons: à la fois vers la haute mer, d'où il recevra bientôt les navires de 500.000 tonnes et plus, et vers l'arrière-pays avec lequel, grâce à la nouvelle écluse de Tancarville, et au fur et à mesure de la réalisation sur la Seine de la troisième génération d'écluses, ses échanges par voies d'eau pourront faire usage de convois poussés de 10.000 tonnes.

Avec le terminal minéralier de la Plaine de la Meuse, Rotterdam porte à 75 millions de tonnes la capacité de ses installations de transbordement de pondéreux. Le nouveau terminal, accessible aux navires de 250.000 tonnes, est équipé, pour l'instant, de deux portiques de déchargement d'une capacité horaire de 3.000 tonnes chacun, de deux installations de chargement de barges (7.000 t/h chacune) et de deux roues-pelles travaillant à raison de 6.000 t/h au déversement sur stock et de 3.500 t/h lors de la reprise des matériaux.

L'accès de nos ports étant plus difficile que l'accès aux ports du Havre et de Rotterdam, certains commissaires ont proposé de créer un port artificiel en haute mer, mais ce problème qui est très complexe, n'a pas été étudié par votre Commission qui attend à ce sujet de plus amples informations de la part du Ministre.

2. Les problèmes propres au port d'Anvers.

Le tirant d'eau maximal pour la navigation vers Anvers, évolue comme suit:

Année	Tirant d'eau maximum	Tdw
—	—	—
1930-1950	31'0" (9 m 45)	12.000
1950-1953	32'6"	20.000
1955	34'11"	34.000
1956	35'0" (10 m 67)	35.000
1960	36'6"	42.000
1965	38'11"	52.000
1969	42'6"	76.000
1976	45'0" (13 m 71)	90.000

Om dit doel te bereiken moeten de slagdrempels op het traject Zandvliet-Hansweert op —11 m worden gebracht, de slagdrempel van Borsele op —11,5 m en de slagdrempel van het Scheur op —12 m.

Volgens sommige berichten zouden de Provinciale Staten van Zeeland de Nederlandse Regering hebben laten weten dat zij het Baalhoekkanaal overbodig achten. Indien dit kanaal toch zou worden gegraven, zou de Regering in Den Haag er volgens Zeeland voor moeten zorgen dat de nadelen die eruit voortvloeien voor de provincie Zeeland, gecompenseerd worden door de bouw van een brug over of een tunnel onder de Westerschelde en door de vestiging van industrieën. De Nederlanders zouden eveneens vragen dat waarborgen worden gegeven voor het behoud van het natuurlijk milieu.

Verder heeft de Minister niet verheeld dat het z.i. wenselijk ware dat de haven van Antwerpen, zowel op de rechter- als op de linkeroever onder éénzelfde autoriteit zou geplaatst worden. Zal de fusie van de op de linkeroever gelegen gemeenten met de belangrijke stad Beveren de taak niet compliceren en de eenheid van beheer nog meer bemoeilijken?

De Minister antwoordt dat die fusies niet noodzakelijk van die aard zijn, dat ze de moeilijkheden verergeren. Het staat het lid natuurlijk vrij, dit aspect van het probleem voor te leggen aan de Minister van Binnenlandse Zaken.

Ten slotte vraagt een lid of de afsnijding van de bocht van Bath het binnenlandse getij niet zal beïnvloeden?

De Minister antwoordt dat door die afsnijding het getij inderdaad iets sterker zou kunnen worden.

3. Haven van Gent.

De Westsluis te Terneuzen is op 19 december 1968 in gebruik genomen. De afmetingen van die sluis zijn de volgende :

- lengte : 290 meter tussen de binnendeuren, 355 meter tussen de buitendeuren;
- breedte : 40 meter;
- vaarwaterdiepte : 13,5 meter.

De Nederlandse Rijkswaterstaat laat echter in die sluis alleen schepen toe met een diepgang van 12,25 m en hetzij een lengte van 245 m en een breedte van 32 m, hetzij een lengte van 235 m en een breedte van 33 m. (Zie eveneens Gedr. St. Senaat 5 - VIII - nr. 2, blz. 53).

Aangezien de Westsluis te Terneuzen slechts toegankelijk is voor schepen van ongeveer 70.000 ton maximum, vraagt de haven van Gent de bouw van een nieuwe sluis van 125.000 ton. In dit verband lijkt het niet overbodig te herinneren aan de evolutie van de gemiddelde tonnenmaat van de ertsschepen :

Bestaande vloot	Gemiddelde tonnenmaat van de ertsschepen
—	—
1964	22.400
1968	28.300
1972	34.700

Pour atteindre ce but, il faut porter les seuils sur le trajet Zandvliet-Hansweert à —11 m, le seuil de Borsele à —11,5 m et le seuil du Scheur à —12 m.

D'après des rumeurs, le Conseil provincial de Zélande viendrait de faire savoir au Gouvernement hollandais qu'il n'est pas nécessaire, selon lui, de réaliser le canal de Baalhoek. Si celui-ci devait être tout de même construit, il faudrait alors, selon la Zélande, que le Gouvernement de La Haye veille à ce que les inconvénients qui en résulteraient pour la province de Zélande, soient compensés par la construction d'un ouvrage de franchissement de l'Escaut occidental et par l'implantation d'activités industrielles. Les Néerlandais demanderaient également que des garanties leur soient données à propos de la préservation du milieu naturel.

D'autre part, le Ministre n'a pas caché qu'à son avis, il était souhaitable que le port d'Anvers, rive droite et rive gauche, soit géré par la même autorité. La fusion des communes de la rive gauche avec Beveren, ville importante, ne va-t-elle pas compliquer la tâche et rendre plus difficile encore l'unité de la gestion?

D'après le Ministre, ces fusions n'aggravent pas nécessairement les difficultés. Il est loisible, bien sûr, de soumettre cet aspect du problème au Ministre de l'Intérieur.

Enfin, un membre a demandé si la rectification de la courbe de Bath aura des effets sur la marée interne?

D'après le Ministre, cette rectification pourrait en effet avoir pour conséquence une marée quelque peu plus marquée.

3. Les problèmes du port de Gand.

La « Westsluis » à Terneuzen fut inaugurée le 19 décembre 1968. Les dimensions de cette écluse sont les suivantes :

- longueur : 290 m entre les portes intérieures, 355 m entre les portes extérieures;
- largeur : 40 m;
- profondeur d'eau : 13,5 m.

Le « Rijkswaterstaat » des Pays-Bas limite cependant l'accès à des navires ayant un tirant d'eau de 12,25 m joint soit à une longueur de 245 m et une largeur de 32 m, soit à une longueur de 235 m et une largeur de 33 m. (Voir également Document du Sénat 5 - VIII - n° 2, p. 53).

La « Westsluis » à Terneuzen n'étant accessible qu'aux navires d'environ 70.000 tonnes au maximum, le port de Gand demande la construction d'une nouvelle écluse de 125.000 tonnes et il n'est pas superflu de rappeler l'évolution du tonnage moyen des minéraliers :

Flotte existante	Tonnage moyen des minéraliers
—	—
1964	22.400
1968	28.300
1972	34.700

	Schepen in bestelling	
1964	—	41.800
1968	—	46.900
1972	—	78.900

Bovendien passen ook de los- en laadhavens zich aan, zoals blijkt uit de volgende gegevens :

Laadhavens	Diepgang (in m)		Maximum- tonnenmaat van de schepen (1970)
	1961	1970	
Port Cartier (Canada)	13,3	16,4	150.000
Seven Islands (Canada)	10,6	14,9	100.000
Coquimbo/Guyacau (Chili)	12,1	15,8	100.000
Mormugao (India)	9,1	13,6	60.000
Monrovia (Liberia)	10,0	13,6	80.000
Narvik (Noorwegen)	12,7	13,0	80.000
Lulea (Zweden)	8,8	11,5	45.000
Los Angeles (Verenigde St.)	12,1	15,8	120.000
Puerto Ordaz (Venezuela)	9,1	13,0	60.000

Loshavens.

Weserport (Duitsland)	10,6	13,0
Emden (Duitsland)	9,7	10,5
IJmuiden (Nederland)	9,0	13,6

Laadhavens (projecten).

Algoa Bay (Zuid-Afrika) schepen van 250.000 - 300.000 dwt, diepgang 21 (23,5) m.
Ceralcolda (Chili) : schepen van 250.000 dwt.
Narvik (Noorwegen) : schepen van 350.000 dwt.
Tubarao (Brazilië) : schepen van 250.000 dwt.

Niet alleen tankers en ertsschepen, maar ook containerschepen evolueren verder in die richting (zie gedr. st. Senaat, zitting 1972-1973, nr. 261, blz. 45).

Een lid vraagt welk meerjarenplan voor de haven van Gent zal worden vastgesteld.

Zoals het vroegere tienjarenplan voor de haven van Antwerpen en het huidige achtjarenplan voor de haven van Zeebrugge streeft Gent naar een analoog plan, waardoor de continuïteit en samenhang van een aantal uitbreidings- en verruimingswerken zouden gewaarborgd zijn, en dit in een globale overheidsplanning van 1971-1980.

Wat is de mening van de Minister daaromtrent ?

De Minister antwoordt dat een dergelijk plan nog niet bestaat en evenmin geprogrammeerd is. Alleen wordt er van gedachten gewisseld tussen de verschillende diensten en worden oplossingen overwogen. De Minister verklaart bereid te zijn de voorstellen voor een veel jarenplan van het gemeentebestuur van Gent te onderzoeken, zodra ze worden ingediend.

Het is een feit dat sedert het openstellen van het zeekanaal en de haven voor schepen met een nuttige tonnemaat van 60.000 tin, op 18 december 1968, de omzet van de haven van Gent een geweldige vlucht genomen heeft : sedert 1968 is de totale verhandelde tonnemaat meer dan vervijfvoudigd.

	Navires commandés	
1964	—	41.800
1968	—	46.900
1972	—	78.900

D'autre part, les ports de chargement et de déchargement s'adaptent comme on peut le constater en parcourant les données suivantes :

Ports de chargement	Tirant d'eau (m)		Tonnage max. des navires (1970)
	1961	1970	
Port Cartier (Canada)	13,3	16,4	150.000
Seven Islands (Canada)	10,6	14,9	100.000
Coquimbo/Guyacau (Chili)	12,1	15,8	100.000
Mormugao (Inde)	9,1	13,6	60.000
Monrovia (Libéria)	10,0	13,6	80.000
Narvik (Norvège)	12,7	13,0	80.000
Lulea (Suède)	8,8	11,5	45.000
Los Angeles (Etats-Unis)	12,1	15,8	120.000
Puerto Ordaz (Venezuela)	9,1	13,0	60.000

Ports de déchargement.

Weserport (Allemagne)	10,6	13,0
Emden (Allemagne)	9,7	10,5
IJmuiden (Pays-Bas)	9,0	13,6

Ports de chargement (projets).

Algoa Bay (Afrique du Sud) : navires de 250.000 - 300.000 tdw, tirant d'eau 21 (23,5) m.
Ceralcolda (Chili) : navires de 250.000 tdw.
Narvik (Norvège) : navires de 350.000 tdw.
Tubarao (Brésil) : navires de 250.000 tdw.

Non seulement les tankers et les minéraliers, mais également les navires porte-conteneurs continuent d'évoluer (voir Document du Sénat, session de 1972-1973, n° 261, p. 45).

Un membre a demandé quel plan multi-annal est prévu pour le port de Gand.

Comme le prévoyait jadis le plan décennal pour le port d'Anvers et l'actuel plan de huit ans pour le port de Zeebrugge, Gand tend vers un plan analogue par lequel seraient garanties la continuité et la cohérence d'un certain nombre de travaux d'élargissement et d'extension, et ceci dans un planning global 1976-1980.

Quel est l'avis du Ministre à ce sujet ?

D'après le Ministre, un plan semblable n'existe pas et est donc d'autant moins programmé. Il n'y a eu qu'un échange d'idées entre les divers services et des solutions ont été envisagées. Le Ministre se déclare disposé à examiner les propositions de plan multi-annal, dès qu'elles seront faites par l'administration communale pour le port de Gand.

Il est un fait que, depuis l'ouverture le 18 décembre 1968 du canal maritime et du port des navires de 60.000 tonnes de charge utile, le volume des échanges du port de Gand a connu un essor considérable : depuis 1968 le tonnage total a plus que quintuplé.

Alhoewel de toestand er nu gunstig uitziet mag toch niet in de toekomst berust worden.

Voor 1968 leed de haven van Gent onder de veroudering en de onaangepastheid van zijn installaties.

De haven werd dan aangepast in overeenstemming met het Belgisch-Nederlands akkoord van 20 juni 1960.

Echter blijft de trend van de scheepsbouw naar schaalvergroting aanhouden, en weer wordt gevreesd dat de haven ten slotte zal achtergeraken indien niet spoedig gestart wordt met een nieuwe « *aggiornamento* ».

Voor Antwerpen en voor Gent wordt de aanpassing voor schepen van 125.000 t.d.w. als een praktische en haalbare zaak beschouwd.

Hiermee zou een groot deel van de wereldvloot toegang kunnen krijgen tot de haven.

De stad Gent pleit ook voor verdere uitbouw van haar dokken, daarbij reeds denkend aan de schepen van 125.000 ton, en aan de verbetering van haar verbindingen met het hinterland, zowel langs de waterweg, als de weg en de spoorweg.

Dit laatste kan feitelijk gerangschikt worden onder wat soms genoemd wordt de « *maritimisering* van het hinterland ».

In afwachting dat een nieuw meerjarenplan voor de uitbouw van de haven van Gent tot 125.000 ton wordt aangenomen wordt jaarlijks, naargelang de mogelijkheden, een krediet van 150 à 300 miljoen op de begroting ingeschreven voor subsidiëring van de uitbouw en de uitrusting van de bestaande haven.

Wat het kanaal van 125.000 ton betreft, gaf de Minister in zijn pleidooi « *Voor een globale opvatting over openbare werken* » bij het voorstellen van zijn begroting van 1974 (blz. 30, 3^{de} alinea), reeds te kennen dit probleem te willen aanpakken.

Het nieuwe kanaal van 125.000 t., m.i.v. het Nederlandse gedeelte, met een aangepaste nieuwe sluis te Terneuzen en van een drietal verkeerstunnels, mag op het eerste gezicht op ruim 12 miljard geraamd worden.

De nieuwe dokken in België met grote kaaimuren mogen ook op ettelijke miljarden gerekend worden.

Het volledig programma zou aldus dicht bij de 20 miljard frank komen te staan, zodat de financiering ervan reeds een probleem op zichzelf uitmaakt, zegt de Minister.

Hetzelfde lid wijst erop dat een voorganger van de Minister verleden jaar besloten heeft de werken te laten stilleggen en af te zien van de uitbouw van de insteekhaven bij het Sint-Janshospitaal te Zelzate.

Op 6 december bleek dat de aannemer de werken hervatte en damplanken heide voor de bouw van een verticale kaaimuur ter hoogte van het Sint-Janshospitaal. Hierover worden ophelderingen gevraagd.

De Minister verklaart dat het oorspronkelijke plan van 1966 voorzag in de bouw van een evenwijdige kaaimuur

Quoique la situation y soit actuellement favorable, on ne peut pas se reposer à l'avenir.

Avant 1968, le port de Gand souffrait de vieillissement et de l'inadaptation de ses installations.

Le port fut alors adapté en vertu de l'accord belgo-néerlandais du 20 juin 1960.

Cependant la tendance à la construction de navires à échelle plus grande se maintient et à nouveau on craint que le port en fin de compte ne soit à la traîne si on ne commence pas vite un nouvel « *aggiornamento* ».

Pour Anvers et pour Gand, l'adaptation aux navires de 125.000 tonnes de charge utile est considérée comme réalisable.

De cette façon, une grande partie de la flotte mondiale aurait accès au port.

La ville de Gand plaide également pour un développement ultérieur de ses docks, en pensant aux navires de 125.000 tonnes ainsi qu'à l'amélioration de ses liaisons avec l'hinterland, aussi bien le long des voies hydrauliques que des routes et des voies ferrées.

Cette dernière peut être rangée parmi ce qu'on appelle parfois la « *maritimation* » de l'hinterland.

En attendant qu'un nouveau plan multi-annuel pour le développement du port de Gand pour des navires de 125.000 tonnes soit accepté, on inscrit annuellement, selon les possibilités, un crédit de 150 à 300 millions au budget pour la subside du développement et de l'équipement du port urbain existant.

En ce qui concerne le canal de 125.000 tonnes, le Ministre dans son plaidoyer « *Pour une conception globale concernant les Travaux publics* » en présentant son budget de 1974 (p. 30, 3^e alinéa), fit savoir qu'il envisageait de résoudre ce problème.

Le nouveau canal de 125.000 tonnes, y compris la partie néerlandaise, avec une nouvelle écluse adaptée à Terneuzen ainsi que 3 tunnels de circulation, peut à première vue être estimé à 12 milliards au moins.

Les nouveaux docks en Belgique, avec de grands murs de quai, doivent être estimés à quelques milliards.

Toujours d'après le Ministre, le programme complet s'élèvera à près de 20 milliards de sorte que le financement constitue déjà un problème en soi.

Le même membre a rappelé qu'un prédécesseur du Ministre avait décidé l'année passée d'arrêter les travaux et de renoncer à la réalisation de la darse auprès de l'hôpital St-Jean-Baptiste à Zelzate.

Le 6 décembre, on constate que l'entrepreneur effectue des travaux consistant à l'enfoncement des palplanches pour la construction d'un mur de quai vertical à la hauteur de l'hôpital St-Jean-Baptiste. Une explication est demandée à ce sujet.

D'après le Ministre, le plan original, datant de 1966, prévoyait un mur de quai latéral contournant entièrement la

rond de insteekhaven van Zelzate met los- en laadmogelijkheden.

De werken werden in april 1972 aangevat volgens welgekennde plannen. Moeilijkheden rezen op het ogenblik dat de aannemer overging tot het dynamisch samendrukken van de grondlagen, wat heel wat hinder veroorzaakte bij de patiënten van het psychiatrisch instituut.

Mijn voorganger besloot dan af te zien van de laad- en losmogelijkheden aan de kant van het instituut; dienvolgens werden de werken stopgezet in de loop van de maand september 1973.

Verschillende wisseloplossingen werden bestudeerd waaronder de bouw van een hellend talud onder water en boom-aanplanting op de aan het instituut grenzende oever.

Aangezien een bestelling van platte damplanken voor cellulair afdamming ter waarde van 23 miljoen was geplaatst en de levering op de werf vóór september 1973 werd uitgevoerd, werd tot de uitvoering van de voor de Schatkist zo gunstig mogelijk zijnde werken overgegaan, namelijk de bouw van een verticale muur met afdamming door cellulair damplanken; het geheel wordt afgewerkt met het aanvoeren van teelaarde en planten van struikgewas waardoor een groene zone wordt geschapen die het Sint-Jan-Baptiste-instituut moet beschermen.

De aannemer werd opgedragen het aanbrengen der damplanken door trilling en niet door inheiling uit te voeren.

Hierdoor wordt elke hinder bij het uitvoeren van de werken voor de patiënten van het instituut voorkomen.

Aangezien op die plaats in een groenzone is voorzien, zijn de werken voor de laad- en losmogelijkheden aldaar definitief geschrapt.

De werken werden hervat in mei 1974 en met het trillen van de damplanken werd op 2 december gestart. De werkzaamheden schijnen zonder schade voor de omgeving te verlopen.

4. Haven van Zeebrugge.

Te Zeebrugge zijn er voornamelijk twee problemen : dat van de baggerwerken en dat van de zeelsluis.

Wat de baggerwerken betreft, die worden uitgevoerd om de toegang tot de haven van Zeebrugge te vergemakkelijken, kan worden vermeld dat de « Pas van het zand » 9.000 voet (2.740 m) lang en 1.640 voet (500 m) breed is. De gemiddelde diepte wisselt thans tussen 30'6" (9,30 m) en 44' 10" (13,66 m) naar gelang van de getijden. In een eerste fase zou een diepte van 47' (14,32 m) bereikt kunnen worden. In latere fases zou men 51,6" (15,97 m) en 62' (18,90 m) kunnen bereiken.

De werken aan de zeelsluis liggen sedert twee jaar stil. Een lid heeft gevraagd dat die werken zo spoedig mogelijk zouden worden hervat en dat de studies « Symarinfra » en « Symarindus » binnen de kortst mogelijke termijn zouden worden voltooid (zie bijlage F). De Minister heeft hierop geantwoord dat er onderhandelingen worden gevoerd over de hervatting van de werken en dat hij hoopt binnen de

darse de Zelzate, avec possibilité de chargement et de déchargement.

Les travaux ont débuté en avril 1972 suivant des plans bien connus. Des difficultés ont surgi au moment où l'entrepreneur a dû effectuer des travaux consistant à la compression dynamique des couches du sol, ce qui aurait gêné les patients de l'institut psychiatrique.

Il fut alors décidé de renoncer aux possibilités de chargement et de déchargement du côté de l'institut; les travaux furent dès lors arrêtés dans le courant du mois de septembre 1973.

Diverses solutions de rechange furent étudiées, dont l'érection d'un talus en pente sous l'eau et la plantation d'arbres sur la rive touchant l'institut.

Compte tenu du fait qu'une commande de palplanches plates pour batardeau cellulaire pour un montant de 23 millions avait été passée et que la livraison sur chantier s'était opérée avant septembre 1973, il fut décidé de passer à l'exécution des travaux, apportant la solution la plus économique pour le Trésor, c'est-à-dire la construction d'un mur vertical avec batardeau en palplanches cellulaires; le parachèvement est prévu avec du terreau et des plantations créant ainsi une zone verte à l'endroit de l'institut St-Jean-Baptiste.

L'ordre a été donné à l'entrepreneur de mettre en œuvre les palplanches par vibration et non par battage.

Ainsi tout inconvénient résultant de l'exécution des travaux était écarté pour les patients de l'institut.

Etant donné la création d'une zone verte à cet endroit, il est ainsi exclu d'y prévoir des travaux de chargement ou de déchargement.

Les travaux ont repris en mai 1974 et la mise en œuvre par vibration des palplanches fut entamée le 2 décembre. Elle semble se dérouler sans nuire à l'environnement.

4. Les problèmes relatifs au port de Zeebrugge.

Deux problèmes principaux se posent à Zeebrugge : celui du dragage et celui de l'écluse maritime.

En ce qui concerne les travaux de dragage destinés à faciliter l'accès au port de Zeebrugge, le « Pas van het zand » est long de 9.000 pieds (2.740 m) et large de 1.640 pieds (500 m). Actuellement la profondeur moyenne varie de 30'6" (9,30 m) à 44'10" (13,66 m) d'après les marées. Dans une première phase, on compte porter cette profondeur à 47' (14,32 m). Dans des phases ultérieures, on pourrait atteindre 51,6" (15,97 m) et 62' (18,90 m).

En ce qui concerne l'écluse maritime, les travaux à cette écluse sont arrêtés depuis deux ans. Un membre a demandé que ces travaux reprennent le plus tôt possible et que les études « Symarinfra » et « Symarindus » soient achevées dans les plus courts délais (voir annexe F). Pour la reprise des travaux le Ministre a répondu que des négociations sont en cours et qu'il espère aboutir dans les plus courts délais. Pour

kortst mogelijke termijn tot een oplossing te komen. Wat de studies betreft heeft de Staatssecretaris medegedeeld dat de studie « Symarinfra » in augustus 1975 zal zijn beëindigd en dat hij binnenkort een gedeeltelijk verslag zal ontvangen.

Hetzelfde lid heeft nog gewezen op het spoedeisend karakter van de werken die de bevoorrading van het land, onder meer in aardgas en petroleum, zullen vergemakkelijken; hij heeft eveneens de nadruk gelegd op de noodzaak om de plaatselijke besturen te raadplegen.

De oliecrisis heeft een acuut probleem doen rijzen, nl. de energievoorziening. Men overweegt de oprichting van kerncentrales aan de kust, meer bepaald te Zeebrugge. De kust en het toerisme dienen beschermd te worden. Hetzelfde lid pleit ook nog voor de aanleg van een kunstmatig eiland waarop een kerncentrale en een ontziltingsstation gebouwd kunnen worden.

De Minister antwoordt dat het probleem van de vestiging van kerncentrales in studie is. Het betreft hier een ingewikkelde kwestie, die in de eerste plaats het Ministerie van Economische Zaken en het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening aangaat. De mogelijkheid om een eiland in zee te bouwen wordt eveneens onderzocht. Dit zou volgens de Minister zeer duur uitvallen.

Hetzelfde lid vraagt hoever het staat met het probleem van de zeeluis te Zeebrugge.

De Minister antwoordt dat de deskundigen op 3 oktober 1974 hun verslag hebben ingediend. Wij staan hier voor grote technische, financiële en administratieve problemen. Het is vooralsnog niet mogelijk te zeggen welke oplossing gekozen zal worden.

De Minister wenst nochtans dat de werken zo spoedig mogelijk hervat worden, evenwel zonder te veel nadeel aan de Staat te berokkenen.

5. Zeewering en overstromingen.

a) De zeeweringen hebben ons herhaaldelijk redenen tot ongerustheid gegeven. Nu zijn het de overstromingen in het binnenland die schade veroorzaken. Hoe staat het met het vijfjarenplan voor de zeeweringen?

De Minister antwoordt dat vanaf 1976 jaarlijks gedurende 5 jaar 300 miljoen aan zeeweringswerken zal worden besteed. Voor 1975 is 100 miljoen uitgetrokken.

Wij staan tegenover een ontzanding die niet gemakkelijk te voorkomen is, want het gaat om een natuurverschijnsel. Het maximum wordt gedaan om de kust te beschermen.

b) Een lid vraagt waar het krediet voor de verzwaring van de dijken tussen Antwerpen en Gent te vinden is.

De Minister antwoordt dat er geen apart programma bestaat voor de verzwaring van de Scheldedijken tussen Antwerpen en Gent.

les études, le Secrétaire d'Etat a signalé que l'étude « Symarinfra » sera achevée en août 1975 et qu'un rapport partiel lui sera bientôt remis.

Le même membre a encore insisté sur l'urgence des travaux qui sont nécessaires en vue de faciliter l'approvisionnement du pays, entre autres en gaz naturel et en pétrole, et sur la nécessité de consulter les autorités locales.

La crise du pétrole a posé avec acuité un problème : celui de l'approvisionnement du pays en énergie. On parle d'implanter des centrales nucléaires à la côte, à Zeebrugge. Il faut protéger la côte et son tourisme. Le même membre a encore plaidé pour la création d'une île artificielle où l'on pourrait implanter une centrale nucléaire et une usine de dessalement de l'eau de mer.

D'après le Ministre, le problème de l'installation des centrales nucléaires est à l'étude. C'est une question complexe et qui intéresse au premier chef le Ministère des Affaires économiques et l'Administration de l'Aménagement du Territoire. La question de l'installation d'une île en mer est aussi à l'examen. Toujours d'après le Ministre, cela coûterait très cher.

Le même membre a également demandé où en est le problème de l'écluse de Zeebrugge.

D'après le Ministre, le rapport des experts a été déposé le 3 octobre 1974. Nous sommes dès lors confrontés avec des problèmes considérables d'ordre technique, financier et administratif. Il est impossible à ce moment de dire quelle solution sera retenue.

Le Ministre désire cependant la reprise des travaux dès que possible, sans toutefois trop de préjudices pour l'Etat.

5. La protection contre la mer et les inondations.

a) Les ouvrages de défense contre la mer nous ont donné à plusieurs reprises des raisons d'alarme. Maintenant ce sont les inondations intérieures qui provoquent des dégâts. Où en est le plan quinquennal pour les ouvrages de défense contre la mer?

D'après le Ministre, à partir de 1976, 300 millions seront consacrés annuellement pendant 5 ans aux travaux de défense contre la mer. 100 millions sont prévus en 1975.

Nous nous trouvons en face d'un désensablement qui n'est pas aisé à éviter, car il s'agit d'un phénomène naturel. Le maximum est fait pour préserver la côte.

b) Un membre demande où figure le crédit pour le renforcement des digues entre Anvers et Gand.

D'après le Ministre, il n'y a pas de programme spécifique pour le renforcement des digues de l'Escaut entre Anvers et Gand.

Op artikel 14.07 van de begroting is een bedrag voor buitengewone onderhoudswerken van 350 miljoen uitgetrokken.

De onlangs te Kwatrecht, Wichelen, Schoonaarde, Berlare, Grembergen en Baasrode uitgevoerde versterkingswerken om de door de eindejaarsstormen veroorzaakte schade te herstellen, worden op dat artikel aangerekend.

c) Een lid had het ook over de zware overstromingen die zich in Oost-Vlaanderen hebben voorgedaan. Welke voorzorgsmaatregelen zijn er genomen? Wat wordt er gedaan om de dijken te versterken?

De Minister antwoordt dat, afgezien van de storende invloeden van wind en afvoer van het bovendebiet, de getijhoogten worden bepaald door de stand van de hemellichamen (voornamelijk maan en zon).

De berekende standen van hoog- en laagwater worden voor verschillende plaatsen in tabellen gepubliceerd. Voor Antwerpen werd berekend dat de getijhoogte voor het springtij op 31 december 1974, 5,94 m boven N.K.D. (krijgsdepot) zal bedragen. Dit is het hoogste berekend peil voor 1974 en 1975. Het ligt 0,79 m hoger dan het gemiddelde hoogwaterpeil (5,15 m) en 0,42 m hoger dan het gemiddelde springtij.

De berekende hoogten worden beïnvloed door de wind. Bij sterke en aanhoudende westenwind kan de verhoging 1 m bereiken. Uitzonderlijk, bij zware storm, kan de afwijking 2 m bedragen. Bij aanhoudende oostenwind daarentegen kan een verlaging van 1,2 m ontstaan.

Samengevat kan dus gezegd worden dat de werkelijke hoogte die het springtij zal bereiken niet kan worden voorspeld. Dit zal afhangen van de atmosferische omstandigheden. Wanneer deze normaal zijn is het springtij niet gevaarlijk.

Niettemin zijn alle betrokken diensten van het Bestuur der Waterwegen voorbereid en georganiseerd om hulp te verlenen en in te grijpen. Door een onmiddellijke actie kunnen veelal onoverzichtelijke rampen worden voorkomen.

Nog onlangs (juni 1974) werden de onderrichtingen bij gevaar voor of bij optreden van stormtij in het kustgebied en in het gebied van de Zeeschelde en haar bijrivieren volledig herzien en bijgewerkt om paraat te staan tegen de winterperiode.

Ingevolge de storm van 28 november 1974, (toen het berekende peil te Antwerpen slechts 5,27 m bedroeg, maar 6,98 m werd bereikt) is het water op verschillende plaatsen over de dijken gelopen, bressen werden geslagen en gevaarlijke dijkafzakkingen werden vastgesteld. De mobilisatie is perfect verlopen. Een opsomming geven van alle plaatsen waar onmiddellijk werd opgetreden is hier overbodig. Er wordt gewerkt op de Schelde, de Durme, de Rupel, de Dijle, de Zenne, de twee Neten en de Demer. Het bedrag van deze werken overtreft 150 miljoen frank. Alle onderhoudsaannemers, zeer vertrouwd met de tijrivieren, zijn volop bezig om de schade te herstellen.

On a prévu sur l'article 14.07 du budget 350 millions pour des travaux d'entretien extraordinaires.

Les travaux de renforcement exécutés dernièrement à Kwatrecht, Wichelen, Schoonaarde, Berlare, Grembergen et Baasrode pour réparer les dégâts causés par les tempêtes de fin d'année, sont imputés sur cet article.

c) Un membre a parlé également de la gravité des inondations qui se sont produites en Flandre orientale. Quelles mesures de prévention ont été prises? Qu'a-t-on fait pour renforcer les digues?

Dans sa réponse le Ministre signale qu'abstraction faite des effets gênants du vent et de l'évacuation du débit d'amont, les niveaux de marée sont déterminés par la position des corps célestes (principalement de la lune et du soleil).

Les cotes atteintes à marée haute et à marée basse, calculées pour plusieurs endroits, sont publiées dans des tables de marée. Pour Anvers, il a été calculé que la marée de vive eau atteindra, au 31 décembre 1974, la cote 5,94 m au-dessus du N.D.G. (niveau du dépôt de guerre). Il s'agit là du niveau maximum calculé pour 1974 et 1975. Il est de 0,79 m supérieur au niveau moyen de hautes eaux (5,15 m) et de 0,42 m supérieur à la marée de vive eau moyenne.

Les niveaux calculés sont influencés par le vent. Si le vent d'ouest souffle avec violence et persiste, la hausse peut atteindre 1 m. Exceptionnellement, en cas de forte tempête, l'écart peut être de 2 m. Par contre, en cas de persistance du vent d'est, il peut se produire une baisse de 1,2 m.

En résumé, on peut donc affirmer que la hauteur réelle qu'atteindra la marée de vive eau ne peut être prédite. Cela dépendra des conditions atmosphériques. Lorsque ces dernières sont normales, la marée de vive eau n'est pas dangereuse.

Néanmoins, tous les services concernés de l'Administration des Voies hydrauliques ont été préparés et organisés pour porter secours et pour intervenir. Grâce à une action immédiate, on pourra, en maints cas, prévenir d'immenses catastrophes.

Récemment encore (en juin 1974), on a procédé à une refonte totale et à une mise à jour des instructions à suivre en cas de risque ou de survenance d'une marée-tempête dans la zone côtière et dans la zone de l'Escaut maritime et de ses affluents, afin d'être prêt pour la période d'hiver.

A la suite de la tempête survenue le 28 novembre 1974 (à l'époque, le niveau calculé n'était à Anvers que de 5,27 m, mais atteignit la cote 6,98 m), les eaux passèrent, en plusieurs endroits, par-dessus les digues et provoquèrent des brèches dans celles-ci. On constata de dangereux affaissements de ces dernières. La mobilisation s'opéra parfaitement. Il est superflu, en l'occurrence, d'énumérer tous les endroits où l'on intervint immédiatement. On travaille sur l'Escaut, la Durme, le Rupel, la Dyle, la Senne, les deux Nèthes et le Démer. Le montant desdits travaux dépasse 150 millions de francs. Tous les entrepreneurs chargés des travaux d'entretien, qui connaissent très bien les rivières à marée, travaillent à plein rendement, afin de réparer les dommages.

Uit wat voorafgaat mag niet worden besloten dat men een storm afwacht alvorens over te gaan tot het onderhouden en het versterken van de dijken. Sedert jaren worden immers stelselmatig op de meest zwakke plaatsen dijkversterkingswerken in aanbesteding gegeven. Het is verheugend te kunnen vaststellen dat geen noemenswaardige schade werd vastgesteld aan de dijken die sedert 1966 werden versterkt.

d) Aan het slot van de bespreking vroeg een lid nadere gegevens over de stormvloedkering te Oosterweel.

De Minister antwoordt, dat telkens als bij een stormvloed overstromingen te beheersen vallen en schade aan de dijken moet worden hersteld, de aandacht wordt gevestigd op de middelen die moeten worden aangewend om de oevergebieden definitief te beschermen.

Op 28 november ll. werden ingevolge de aanhoudende westenwind hoge waterstanden genoteerd over gans het stroomgebied van de Schelde en haar aan getij onderhevige bijrivieren. Op vele plaatsen was er waterellende doordat de dijken overliepen of doordat bressen werden geslagen.

Men is evenwel ook zonder deze speciale aansporing terdege bewust van de noodzaak op te treden tegen water-nood. Systematisch worden de dijken versterkt ten einde de ongecontroleerde overstromingen tegen te gaan. De totale lengte van de dijken is evenwel zo aanzienlijk dat een veel-jarenprogramma noodzakelijk is. Afwaarts van Antwerpen worden de Scheldedijken opgehoogd tot het peil (+ 11) niveau kriegsdepot, daar definitief werd afgezien van het inrichten van potpolders (reservekuilen langs de rivieren om onder water te laten lopen bij heersende watersnood; zelfde functie als de buffervijvers langs de autosnelwegen) op de linkeroever tussen Antwerpen en de Belgisch-Nederlandse grens, zodat de industrialisering van de Linker-Scheldeover ter hoogte van Antwerpen mogelijk werd. Voor de dijk-versterkingswerken op de rechteroever werd 100 miljoen frank ingeschreven op het ontwerp van de begroting 1975.

Ter beveiliging van gans het binnenland werd, naast deze dijkverhogingen, gepland ter hoogte van Oosterweel een beweegbare stormstuw te bouwen. De uiterst belangrijke uitgave die dit project meebrengt, zet ertoe aan het probleem grondig te onderzoeken. Zuiver economisch is een dergelijk bouwwerk immers nooit volledig rendabel. Men dient er evenwel rekening mee te houden dat soortgelijke projecten de veiligheid van de inwoners op het oog hebben.

Voor de stormvloedkering is het Bestuur der Waterwegen van oordeel dat verschillende ontwerpen moeten worden ingestudeerd ten einde de meest economische oplossing te kunnen kiezen. Ook met de vooruitgang van de nieuwste technische uitvoeringsmiddelen moet rekening worden gehouden. Maar niet alleen om de kosten, ook om de nautische en waterbouwkundige nadelen moet de realisatie van de stormvloedkering rijp worden overwogen. Er dient immers ook rekening gehouden met het nog bestaande scheepvaartverkeer naar de oude stadskaaen, met de door-

On ne peut conclure de ce qui précède que l'on attend qu'une tempête se produise pour procéder à l'entretien et à la consolidation des digues. En effet, depuis des années, il est systématiquement procédé à la mise en adjudication de travaux de consolidation de digues aux endroits les plus faibles. Il est réjouissant de constater qu'il n'a pas été relevé de dégâts notables aux digues consolidées depuis 1966.

d) A la fin de ce débat, un membre a demandé des précisions concernant le barrage-tempête d'Oosterweel.

Le Ministre a répondu que, chaque fois qu'en cas de marée-tempête on est amené à maîtriser des inondations et à réparer des dommages causés aux digues, l'attention est attirée sur les moyens devant être utilisés pour assurer définitivement la protection des zones riveraines.

En date du 28 novembre dernier, on releva, à la suite de la persistance du vent d'ouest, des niveaux d'eau élevés sur l'ensemble du bassin fluvial de l'Escaut et de ses affluents soumis à marée. En de nombreux endroits, les eaux se répandant par-dessus les digues et ouvrant des brèches dans celles-ci, provoquèrent une situation catastrophique.

Toutefois, même sans cette incitation d'un caractère spécial, les digues sont systématiquement consolidées pour combattre les inondations incontrôlées. La longueur globale des digues est cependant si importante qu'un programme pluriannuel s'impose. En aval d'Anvers, les digues de l'Escaut seront rehaussées jusqu'à la cote (+ 11) au-dessus du niveau du dépôt de guerre, étant donné que l'on a définitivement renoncé à l'aménagement de potpolders (ceux-ci constituent un trou de réserve le long de la rivière, à inonder dans des situations extrêmement graves; même fonction que les bassins d'orage le long des autoroutes) sur la rive gauche entre Anvers et la frontière belgo-néerlandaise; il en résulte que l'industrialisation de la rive gauche de l'Escaut à la hauteur d'Anvers a été possible. Il a été inscrit, au projet du budget de 1975, un montant de 100 millions de francs pour la réalisation des travaux de consolidation des digues de la rive droite.

En vue d'assurer la protection de l'ensemble de l'arrière-pays, on a projeté de construire, en marge des exhaussements de digues en question, un barrage-tempête mobile, à la hauteur d'Oosterweel. La dépense extrêmement importante qu'entraînera le projet en cause réclame une étude approfondie du problème. Du point de vue purement économique, un ouvrage de l'espèce n'est, en effet, jamais totalement rentable. Il faut cependant tenir compte que des projets de ce genre concernent la sécurité des habitants.

Pour ce qui concerne la construction du barrage-tempête, l'Administration des Voies hydrauliques estime que plusieurs projets doivent être mis à l'étude, afin que l'on puisse choisir la solution la plus économique. De même il importe de tenir compte des progrès réalisés dans les plus récentes techniques d'exécution. Il faut se livrer à une étude mûrement réfléchie, non seulement du coût de la réalisation du barrage-tempête, mais également des désavantages qu'elle peut présenter sur les plans nautique et hydraulique. En effet, il faut également tenir compte de la navigation qui,

vaart Scheldeopwaarts, met de Brusselse zeehaven en met de scheepswerven te Hoboken en te Temse.

Bij het sluiten van de Schelde zal de waterstand afwaarts nog verhogen. De bediening moet ook in de barste weersomstandigheden veilig kunnen geschieden. Een dergelijk beweegbaar kunstwerk, dat uiteraard slechts zelden zal moeten dienst doen, kan steeds falen en vergt voortdurend onderhoud, ook van de rolbanen. Ook het bouwen van de peilers in de rivier moet met zorg worden bestudeerd.

Om al deze redenen dient het dan ook niet te verwonderen dat het Bestuur der Waterwegen niet overhaast overgaat tot het in uitvoering stellen van een ontwerp of tot het in openbare aanbesteding geven van een wedstrijd-ontwerp.

Door deze houding kan worden verwacht dat de onderzinking die in de naburige landen werd opgedaan kan worden te nutte gemaakt. Zo is men in Engeland, na lang aarzelen overgegaan tot het afsluiten van de Theems. Dit ontwerp, weliswaar kleiner in opvatting dan het Belgische, wordt op 8 miljard frank geraamd en bevat openingen van ongeveer 60 m, afsluitbaar door segmentschuiven van 16 m hoogte, die in open stuwstand in de bodem rusten.

Ook Duitsland heeft de afsluiting van aan tij onderhevige rivieren overwogen als middel tegen de overstromingen.

Uit de voorafgaande uiteenzetting blijkt derhalve dat het Bestuur der Waterwegen het probleem van de stormstuw te Oosterweel terdege onderzocht maar dat in deze complexe aangelegenheid nog geen oplossing ter beschikking staat.

D. Waterwegen.

Tijdens de laatste jaren is een groot deel van het waterwegennet gemoderniseerd ingevolge de wet van 1957 betreffende de werken om zekere waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1.350 ton. Sommige commissieleden hebben gevraagd dat de Regering haar plannen zou bekend maken inzake het afwerken van het programma van werken om de hiernavolgende waterwegen bevaarbaar te maken voor schepen van 1.350 ton :

- het kanaal van Charleroi naar Brussel alsmede de hoofdvertakking van Senefte naar La Louvière;
- de Sambre tussen Monceau-sur-Sambre en Namen;
- het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes;
- de Maas tussen Luik en de Franse grens;
- de ringvaart te Gent;
- de Bovenschelde;
- het kanaal van het Centrum.

à l'heure actuelle encore, continue vers les anciens quais de la ville, des passages en remonte de l'Escaut au-delà d'Anvers, du port maritime de Bruxelles et des chantiers navals de Hoboken et de Tamise.

Si l'on ferme l'Escaut, le niveau des eaux à l'aval augmentera encore. La manœuvre de l'ouvrage doit pouvoir être exécutée dans de bonnes conditions de sécurité, et ce même par très mauvais temps. Un ouvrage mobile de l'espèce, qui ne devra, cela se conçoit, être mis en service que rarement, pourra toujours tomber en panne. Il nécessite un entretien permanent, notamment de ses chemins de roulement. D'autre part, il y a lieu d'étudier, avec soin, la construction des piles en rivière.

Pour toutes ces raisons, il ne faut, dès lors, pas s'étonner que l'Administration des Voies hydrauliques prenne tout son temps pour mettre à exécution un projet ou pour lancer une adjudication-concours.

Cette attitude permet d'escompter que l'on pourra tirer parti de l'expérience faite dans les pays voisins. Ainsi, on a procédé en Angleterre, après avoir longtemps hésité, à la fermeture de la Tamise. L'ouvrage anglais, de conception certes plus réduite que l'ouvrage belge, est estimé à 8 milliards de francs. Il comporte des ouvertures d'environ 60 m, pouvant être fermées par des vannes à segment de 16 m de hauteur, reposant dans le radier lorsque le barrage est ouvert.

En Allemagne également, on a envisagé la fermeture de rivières soumises à marée comme moyen de combattre les inondations.

Il ressort, dès lors, de l'exposé ci-dessus que l'Administration des Voies hydrauliques étudie sérieusement le problème de la construction du barrage-tempête d'Oosterweel, mais que, dans cette affaire complexe, aucune solution n'a encore été arrêtée.

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 modernisé ces dernières années. Des commissaires ont notamment insisté pour que le Gouvernement communique ses intentions en vue de parachever le programme de la mise au gabarit de 1.350 tonnes qui devait rendre possible la navigation à 1.350 tonnes sur les voies navigables suivantes :

- le canal de Charleroi à Bruxelles, ainsi que la branche principale de Senefte 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.

In 1973 waren de vijf eerste punten van dit programma verwezenlijkt, met dien verstande dat voor het kanaal Charleroi-Brussel, de doorvaart van Brussel nog moest worden verbeterd met name wat de vrije hoogte van sommige bruggen betreft, en dat de diepgang van de schepen van 1.350 ton op de Maas stroomopwaarts van Namen beperkt is tot 2,20 m (normale diepgang 2,50 m).

De noodzakelijke werken aan de Bovenschelde zijn momenteel in uitvoering en reeds grotendeels beëindigd. Het probleem van de doorvaart van de stad Doornik blijft nog op te lossen; voor dit moeilijke vraagstuk zijn reeds talrijke studies gemaakt.

Om het kanaal van het Centrum bevaarbaar te maken voor schepen van 1.350 ton, moeten over de gehele lengte van dit kanaal uitzonderlijk dure kunstwerken met groot verval worden gebouwd.

Het is hoog tijd dat de wet van 1957 wordt herzien in het licht van een economische studie over de rendabiliteit van de investeringen en in het kader van een globale studie over de waterproblemen. Het is schadelijk en overigens onmogelijk om alle problemen in verband met de binnenscheepvaart, de diepgang van de waterwegen, de afwatering en de watervoorziening van het land te scheiden en afzonderlijk te behandelen.

2. Het kan nuttig zijn u ook mede te delen dat er meer vorderingen zijn gemaakt in de aanpassing van de verbindingen van Europees belang.

Verbetering van de verbreding Duinkerken-Schelde en van de internationale verlengingen.

Sedert 15 mei 1974 varen de boten in Mortagne voorbij de Frans-Belgische grens op het nieuwe tracé van de Schelde. Zowel door hun geografische ligging als door hun belang voor de scheepvaart — 32.000 boten die 9 Mt/jaar vervoeren werden in 1973 genoteerd tussen Mortagne en Bléharies — bekleden de aanpassingen van de Schelde in het grensgebied een belangrijke plaats in het moderniseringsprogramma van deze internationale bevaarbare waterweg. Die werken zijn stellig niet opzienbarend vergeleken met de grote werken die thans aan de gang zijn om de waterweg te moderniseren. Hun onmiddellijke belangrijkheid bestaat vooral hierin dat zij een ernstige hinderpaal voor de scheepvaart zullen doen verdwijnen. Hun werkelijke waarde zal evenwel pas blijken als de grote konvooien voorbij de grens zullen kunnen varen. Er werd een internationaal stroomverbindingsteken tot stand gebracht, maar het einddoel, namelijk de volledige modernisering van de Schelde van Denain tot Gent, is nog lang niet bereikt. Eerst na de inbedrijfneming van het laatste gemoderniseerde vak zullen de enorme investeringen aan weerszijden van de grens volkomen productief kunnen worden en zal de Schelde haar volle betekenis krijgen als hoofdschakel in het Europees waterwegennet (zie o.m. Revue de la Navigation fluviale européenne, 25 juli 1974).

Verbetering van de Schelde-Rijn-verbinding.

De nieuwe Schelde-Rijnverbinding zal in de herfst van 1975 operationeel worden. De nieuwe weg is 35 km korter

En 1973 ce programme était réalisé en ce qui concerne les cinq premiers points, sous réserve que pour le canal Charleroi-Bruxelles, la traversée de Bruxelles restait 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 2,20 m (enfoncement normal 2,50 m).

En ce qui concerne le Haut-Escaut, les travaux nécessaires sont en cours, et déjà réalisés en grande partie. Il reste à résoudre la question de la traversée de la ville de Tournai, problème difficile ayant déjà fait l'objet de nombreuses études.

Enfin, 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 est grand temps de revoir la loi de 1957 dans le cadre d'une étude économique de rentabilité des investissements et dans le cadre d'une étude globale des problèmes de l'eau. En effet, il est nuisible et d'ailleurs impossible de séparer et de traiter séparément tous les problèmes qui se rapportent à la navigation intérieure, au gabarit des voies navigables, à l'écoulement des eaux et à l'approvisionnement du pays en eau.

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 des prolongements internationaux.

Depuis le 15 mai 1974, les bateaux franchissent la frontière franco-belge, à Mortagne, par le nouveau tracé de l'Escaut. Tant par leur situation géographique que par leur intérêt pour la navigation — 32.000 bateaux transportant 9 Mt/an étaient notés en 1973 entre Mortagne et Bléharies — les aménagements de l'Escaut dans la région frontière occupent une place très importante dans le programme de modernisation de cette voie navigable internationale. Certes, ces travaux ne sont pas très spectaculaires en regard des grandes réalisations actuellement en cours pour moderniser la voie navigable. Leur importance immédiate tient surtout au fait qu'ils feront disparaître un sérieux obstacle à la navigation. Leur valeur réelle ne pourra cependant ressortir qu'à partir du moment où les grands convois pourront franchir la frontière. Un trait d'union fluvial international vient d'être réalisé, mais l'objectif final, à savoir la modernisation complète de l'Escaut depuis Denain jusqu'à Gand, est encore loin d'être atteint. Ce n'est qu'après la mise en service du dernier tronçon modernisé que les énormes investissements consentis de part et d'autre de la frontière pourront devenir totalement productifs et que l'Escaut atteindra sa pleine signification en tant que maillon essentiel du réseau fluvial européen (voir, entre autres, Revue de la Navigation fluviale européenne, 25 juillet 1974).

Amélioration de la liaison Escaut-Rhin.

La nouvelle liaison Escaut-Rhin sera opérationnelle à l'automne 1975. La nouvelle voie est plus courte de 35 km

dan de oude; bovendien wordt het aantal sluizen verminderd tot twee.

Verbetering van de scheepvaart op de Maas.

Eerlang zullen belangrijke werken worden aangevat op de Naamse Maas, waar zeven nieuwe sluisstuwten de veertien kunstwerken zullen vervangen die thans in bedrijf zijn over een afstand van 68 km tussen Hastière en Ben-Ahin, om het verkeer van eenheden van maximum 3.000 ton mogelijk te maken. Zij zullen worden gebouwd in Andenne-Seilles, in Grands-Malades te Namen, in Tailfer, Lustin, Rouillon, Dinant en Hastière. Het kunstwerk van Andenne-Seilles dat de sluis van Ben-Ahin zal vervangen, zal 200 m lang en 25 m breed zijn.

Verbetering van de scheepvaart op de Leie.

De geschiktmaking van de Leie zal worden voortgezet naar het zuiden toe en omstreeks 1980 zal men de grens kunnen bereiken. Op dat tijdstip zou het wenselijk zijn dat er een verbinding met het Franse net voor grote schepen tot stand zou komen door het kalibreren van de Deûle tussen Marquette en Deulémont, zodat de internationale scheepvaart en de gehele actieve bevolking alle voordelen zouden kunnen halen uit de belangrijke kredieten geïnvesteerd in die geschiktmakingswerken.

Verbetering van de verbinding tussen Condé en Bergen over Pommerœul.

De nieuwe verbinding tussen Condé en Bergen over Pommerœul wordt uitgevoerd. Men zal de stop tussen het nieuwe verbindingskanaal en het kanaal Bergen-Péronnes kunnen doen « springen » na voltooiing van de grote sluis van Pommerœul.

3. Om onder meer het minimumdebiet van de waterlopen te verhogen, hebben talrijke ontwerpen van stuwdammen en spaarbekkens het licht gezien. Een lid heeft aangedrongen op een economische benadering van het waterprobleem. Hij is van oordeel dat de kosprijs van een kubieke meter water te hoog is, wanneer de stuwdammen in kleine rivieren worden gebouwd. Bovendien vraagt hij zich af of de ontzilt van het zeewater niet competitief zou zijn (ontzilt water zou waarschijnlijk goedkoper zijn dan het water uit stuwdammen in kleine rivieren).

Ten einde u in te lichten over het probleem van de kostprijs van het water is het wellicht niet overbodig eraan te herinneren dat dit probleem sedert jaren wordt bestudeerd. Onder meer de volgende studies werden eraan gewijd :

Eerste studie van de Verenigde Naties over de werking van de ontziltingsfabrieken.

Deze eerste studie werd in 1969 gepubliceerd en bevatte gegevens over 1965. Zij werd uitgevoerd in het kader van het onderzoeksprogramma over de ontzilt van de Afdeling hulpbronnen en vervoer van het Secretariaat van de O.V.N. (Departement Economische en Sociale Zaken) heeft onder-

que l'ancienne; d'autre part, le nombre des écluses à franchir sera ramené à deux.

Amélioration des conditions de navigation sur la Meuse.

D'importants travaux seront entrepris prochainement sur la Meuse namuroise, où sept nouveaux barrages-écluses remplaceront les quatorze ouvrages actuellement en service sur un parcours de 68 km entre Hastière et Ben-Ahin pour permettre la navigation d'unités de 3.000 tonnes au maximum. Ils seront érigés à Andenne-Seilles, aux Grands-Malades à Namur, à Tailfer, Lustin, Rouillon, Dinant et Hastière. L'ouvrage d'Andenne-Seilles qui remplacera l'écluse de Ben-Ahin, aura 200 m de longueur et 25 m de largeur.

Amélioration des conditions de navigation sur la Lys.

Les travaux d'aménagement de la Lys seront poursuivis vers le sud et, vers 1980, on pourra atteindre la frontière. A ce moment, il serait souhaitable que la jonction avec le réseau français à grand gabarit soit réalisée par le calibrage de la Deûle entre Marquette et Deulémont, afin que la navigation internationale et toute une population active puissent bénéficier intégralement des importants crédits investis dans ces aménagements fluviaux.

Amélioration de la liaison entre Condé et Mons par Pommerœul.

La nouvelle liaison entre Condé et Mons par Pommerœul est en cours de réalisation. On pourra faire « sauter » le bouchon séparant le nouveau canal de jonction du canal Mons-Péronnes, après achèvement de la grande écluse de Pommerœul.

3. Afin d'améliorer, entre autres, le débit minimum des voies navigables, de nombreux projets de barrages et de lacs de retenue ont vu le jour. Un membre a plaidé pour une approche économique du problème de l'eau. Il estime que le prix de revient d'un mètre cube d'eau est trop élevé si des barrages sont construits sur des petites rivières. D'autre part, il se demande si le dessalement de l'eau ne serait pas compétitif (l'eau dessalée coûtera probablement moins cher que l'eau retenue par des barrages construits sur des petites rivières).

Afin de vous informer sur le problème du prix de revient de l'eau, il n'est peut-être pas superflu de vous rappeler que ce problème fait depuis des années l'objet d'études dont on peut citer, entre autres :

Première étude des Nations unies sur le fonctionnement des usines de dessalement.

Cette première étude a été publiée en 1969 et contenait des données portant sur 1965. Elle s'inscrivait dans le programme de recherches sur le dessalement entrepris par la Division des ressources et des transports du Secrétariat de l'O.N.U. (Département des Affaires économiques et sociales).

Tweede studie van de Verenigde Naties over de werking van de ontziltingsfabrieken.

Deze technische en economische analyse van de werking der ontziltingsfabrieken verscheen in 1974. Zij bevat gegevens over 1968. De conclusies van deze studie verschillen nauwelijks van de voorgaande. Zij steunen op een groter aantal gegevens, aangezien de totale geïnstalleerde capaciteit tijdens de drie jaren die tussen beide studies liggen, gevoelig is toegenomen. Wat de kosten van de ontzilting betreft, geeft deze studie, zoals de voorgaande, belangrijke verschillen aan. In de zuinigst werkende fabriek bedroeg de kostprijs van het zoetwater 0,53 dollar per duizend gallons.

Er zij evenwel op gewezen dat er in dit bijzonder geval een aantal uitzonderlijk gunstige factoren voorhanden waren : zo vertegenwoordigden de financiële lasten slechts 5 pct. en bedroeg de prijs van de brandstoffen 0,08 dollar per duizend gallons. Voor bijna de helft van de totale produktie van ontzilt water bedroeg de kostprijs minder dan 1 dollar per duizend gallons (ongeveer 10 frank per kubieke meter).

Aangezien het probleem van de drinkwatervoorziening in ons land tot de bevoegdheid van het Ministerie van Volksgezondheid behoort, heeft uw Commissie zich voornamelijk beziggehouden met de stuwdamprojecten. Een lid was van oordeel dat met Frankrijk moet worden onderhandeld over het geheel van onze waterproblemen. Naar zijn mening moet bij de onderhandelingen over de eventuele bouw van een stuwdam op de Houille eveneens aandacht worden besteed aan de problemen van de binnenstromende vervuiling (Maas, Sambre, Schelde, Leie, enz.).

Hij vroeg dat de Regering aan Frankrijk zou vragen om voor België hetzelfde te doen als het voor Nederland heeft gedaan en waardoor een voor beide partijen aanvaardbare oplossing voor het water van de Rijn werd bereikt (zie eveneens hierna).

De Minister heeft erop gewezen dat een groter verbruik van de oppervlaktewaters mogelijk is indien men erin slaagt dat water in voorraad te houden. Een lid merkte op dat een vroegere regering een studie heeft laten maken over het Maasbekken en dat het nuttig zou zijn die studie te hervatten en aan te vullen.

Kortom, uw Commissie hoopt dat zal worden onderzocht of de geplande stuwdammen economisch verantwoord zijn en dat het globaal probleem van het water uit hetzelfde oogpunt zal worden onderzocht. In verband hiermee hebben sommige leden gevraagd dat de kostprijs zou worden aangegeven van een kubieke meter industriewater en dat die prijs zou worden vergeleken met de kostprijs van een kubieke meter water uit de stuwdammen.

In dit verband heeft de Minister het volgende geantwoord :

Er moeten twee soorten voorraden worden onderscheiden, volgens de bestemming van het opgestuwde water :

— de voorraden die bestemd zijn voor het op peil houden van de zomerafvoer der rivieren, zoals de voorraden van de in uitvoering zijnde stuwdam in de Eau d'Heure, bestemd om de zomerafvoer van de Sambre te onderhouden;

Deuxième étude des Nations unies sur le fonctionnement des usines de dessalement.

Cette analyse technique et économique des caractéristiques de fonctionnement des usines de dessalement a été publiée en 1974. Elle contient des données portant sur 1968. Les conclusions de la présente étude sont très voisines de celles de la précédente. Elles s'appuient sur des renseignements plus nombreux, du fait de l'augmentation importante de la capacité installée totale pendant les trois années séparant les deux études. En ce qui concerne le coût du dessalement, la présente étude montre comme la précédente d'importants écarts. Dans l'usine la plus économique, le coût de l'eau douce était de 0,53 dollars par millier de gallons.

Il faut cependant souligner que, dans ce cas particulier, certaines conditions étaient exceptionnellement favorables, le taux des charges financières n'étant que de 5 p.c. et le prix du combustible de 0,08 dollar par millier de gallons. Près de la moitié de la production totale d'eau dessalée revenait à moins de 1 dollar par millier de gallons (environ 10 francs par mètre cube).

Le problème de l'alimentation en eau potable étant dans notre pays de la compétence du Ministère de la Santé publique, votre Commission s'est principalement occupée des projets de barrages. Un membre a estimé qu'il faut négocier avec la France l'ensemble de nos problèmes afférents à l'eau. Lors des négociations sur la construction éventuelle du barrage de la Houille, il faut parler également, d'après lui, des problèmes de la pollution transfrontière (Meuse, Sambre, Escaut, Lys, etc.).

Ce membre a plaidé pour que le Gouvernement demande à la France de faire en faveur de la Belgique ce que la France fait en faveur des Pays-Bas dans le cadre de la réalisation d'une solution équilibrée pour les eaux du Rhin (voir également ci-dessous).

Dans sa réponse le Ministre a souligné que les eaux superficielles peuvent être utilisées davantage si l'on parvient à les stocker. Un membre intervenant a alors fait remarquer qu'une étude pour le bassin mosan avait été entamée par un gouvernement précédent et qu'il serait utile de reprendre et de compléter cette étude.

En résumé, on peut dire que votre Commission espère que dorénavant les projets de barrages feront l'objet d'une étude de rentabilité économique et que le problème global de l'eau sera étudié dans la même perspective. Dans cet ordre d'idées, des membres ont demandé d'indiquer le coût par mètre cube pour l'eau industrielle et de comparer ce coût avec le coût du mètre cube d'eau stocké grâce aux barrages.

A ce sujet le Ministre a répondu ce qui suit :

Deux types de réserves sont à distinguer, selon la destination de l'eau stockée :

— les réserves destinées à assurer le soutien des étiages des cours d'eau, telles les réserves du bassin de l'Eau d'Heure en cours d'exécution et devant assurer le soutien des étiages de la Sambre;

— de watervoorraden voor huishoudelijk en/of industrieel gebruik, zoals die van de Vesder (Eupen), de Gileppe en de Ry de Rome (Couvins).

De hieronder vermelde kostprijzen zijn berekend op basis van de thans geldende prijzen in de bouwsector. Ze omvatten de afschrijving van de kosten van de burgerlijke bouwwerken en de elektromechanische uitrusting, de exploitatiekosten en de intrest van de grondaankoopkosten.

Voorraden voor het onderhouden van zomerafvoer.

De totale jaarlijkse kosten werden gedeeld door de hoeveelheid water die gemiddeld per jaar wordt afgevoerd door het stroomgebied van de afgedamde waterloop.

Zo verkrijgt men :

a) voor de voorraden van de Eau d'Heure (gemiddelde jaarlijkse door het stroomgebied afgevoerde hoeveelheid : 27 miljoen m³), die eigenlijk verdeeld zijn over twee stuwmeren, dat van de Eau d'Heure en dat van Platte Taille : 7,70 F/m³;

b) voor de voorraad van Lesse III (gemiddelde jaarlijkse door het stroomgebied afgevoerde hoeveelheid : 150 miljoen m³), waarvan de aanleg overwogen was in verband met het onderhouden van de zomerafvoer van de Maas, en waarvoor men over vrij nauwkeurige ramingen beschikt : 1,35 F/m³.

Drinkwatervoorraden.

De totale jaarlijkse kosten werden gedeeld door de jaarlijks verdeelde hoeveelheid water.

Er valt op te merken dat het hier kostprijzen betreft waarin geen kosten betreffende het transport en de verdeling van het drinkwater zijn medegerekend :

a) voor de voorraad van de Vesder (Eupen), waar een zuiveringsstation aanwezig is (verdeelde jaarlijkse hoeveelheid : 26 miljoen m³) :

1° kostprijs zonder mederekening van de zuiveringskosten	2,27 F/m ³
2° kostprijs van de zuivering	2,62 F/m ³
Totale kostprijs na zuivering	4,89 F/m³

b) voor de voorraad van de Ry de Rome (Couvins), zonder zuiveringsstation.

(Thans verdeelde jaarlijkse hoeveelheid : 1 miljoen m³, mogelijke jaarlijkse maximumhoeveelheid : 2 miljoen m³).

Kostprijs zonder zuivering :

— thans : 15 F/m³.

— in de toekomst, in geval van intensief gebruik van de voorraad : 7,50 F/m³.

Verder vraagt een lid met aandrang dat de Regering een nationaal waterhuishoudingsprogramma voor de Maas in studie zou nemen.

— les réserves d'eau à usage domestique et/ou industriel, telles celles de la Vesdre (Eupen), de la Gileppe, du Ry de Rome (Couvins).

Les prix de revient donnés ci-après sont établis sur la base des prix pratiqués actuellement dans le secteur de la construction. Ils comprennent l'amortissement des travaux de génie civil et d'équipement électromécanique et les frais d'exploitation, ainsi que l'intérêt du coût des terrains.

Réserves de soutien d'étiage.

Les coûts annuels globaux ont été divisés par le volume annuel débité en année moyenne par le bassin hydrographique du cours d'eau barré.

On obtient ainsi :

a) pour les réserves de l'Eau d'Heure (volume annuel moyen du bassin hydrographique : 27 millions de m³), qui comportent en fait deux barrages (celui de l'Eau d'Heure et celui de la Platte Taille) : 7,70 F/m³.

b) pour la réserve de Lesse III (volume annuel moyen du bassin hydrographique : 150 millions de m³), envisagée antérieurement dans le cadre du soutien des étiages de la Meuse et pour laquelle on dispose d'estimations assez précises : 1,35 F/m³.

Réserves d'eau alimentaire.

Les coûts annuels globaux ont été divisés par le volume annuel distribué.

L'attention doit être attirée sur le fait qu'il s'agit de prix de revient qui ne comportent aucune part relative à l'adduction et à la distribution :

a) pour la réserve de la Vesdre (Eupen) équipée d'une station d'épuration (volume annuel distribué : 26 millions de m³) :

1° prix de revient sans tenir compte de l'épuration	2,27 F/m ³
2° prix de revient de l'épuration	2,62 F/m ³
Prix de revient global à la sortie de la station d'épuration	4,89 F/m³

b) pour la réserve du Ry de Rome (Couvins) sans station d'épuration.

(Volume annuel distribué actuellement : 1 million de m³, volume annuel maxima possible : 2 millions de m³.)

Prix de revient à la sortie du barrage, sans épuration :

— actuellement : 15 F/m³.

— dans l'avenir, en cas d'utilisation intensive de la réserve : 7,50 F/m³.

D'autre part, un membre a insisté pour que le Gouvernement mette à l'étude un programme national de gestion des eaux de la Meuse.

De Minister antwoordt dat dat studieontwerp op 18 december 1974 aan het Ministerieel Comité voor Wetenschapsbeleid werd voorgelegd. Gezien de opmerkingen van het Ministerieel Comité voor Waalse Aangelegenheden, moet het in een interministeriële groep ad hoc worden herzien alvorens opnieuw aan het Ministerieel Comité voor Wetenschapsbeleid te worden onderworpen.

Hij heeft van zijn diensten opdracht gegeven het dossier aandachtig te volgen.

4. Volgens een lid wordt steeds vaker herhaald dat water als een waardevolle grondstof moet beschouwd worden en dat er bijgevolg munt uit moet worden geslagen.

Welnu, in getallen uitgedrukt, zijn de behoeften zeer groot.

Het is om aan deze behoeften te voldoen dat er stuwdammen gebouwd worden.

Het is onduidelijk dat die stuwdammen nog langer in kleine rivieren gebouwd worden, daar de waterafvoer dan veel te laag ligt. De kostprijs van een kubieke meter water uit een stuwmeer moet trouwens met die van een door ontzilting van het zeewater verkregen kubieke meter water vergeleken worden.

De kostprijs van een door de stuwdam van Silenrieux geleverde kubieke meter water bijvoorbeeld zou op 50 frank komen te staan. Dat is enorm.

De Minister antwoordt dat de stuwdammen niet bestemd zijn voor drinkwatervoorziening.

Hun eerste functie is al naar het geval het veilig stellen van de industrievoorrading of wel het op peil houden van de zomerafvoer van de Maas, om zodoende de vestiging van kerncentrales, die grote hoeveelheden koelwater nodig hebben, mogelijk te maken.

Voor de drinkwatervoorziening komen verschillende oplossingen in aanmerking : ontzilting van het zeewater, wateraftapping uit de Maas, zoals te Tailfer, of uit het Albertkanaal.

Stroomopwaarts van de monding van het Albertkanaal bedraagt de Maasafvoer gemiddeld 270 m³/seconde. Iets waartegen men zich vooral moet beveiligen, is een te lage zomerafvoer : zo is het gebeurd dat deze afvoer gedurende enkele dagen terugviel tot op 30 m³/seconde. De stuwdam in de Houille biedt reeds een oplossing voor vele moeilijkheden.

De Minister verklaart dat de kostprijs van de stuwdam, gedeeld door zijn inhoud, 50 frank bedraagt per kubieke meter. Deze kostprijs ligt volledig anders wanneer de berekening gemaakt wordt met inachtneming van het aantal kubieke meters dat gedurende een bepaald aantal afschrijvingsjaren wordt geleverd.

D'après le Ministre ce projet d'étude a été soumis au Comité ministériel de la Politique scientifique le 18 décembre 1974. Il doit être revu, étant donné les remarques du Comité ministériel des Affaires régionales wallonnes, dans un groupe interministériel ad hoc avant d'être soumis à nouveau au Comité ministériel de la Politique scientifique.

Le Ministre a donné ordre à ses services de suivre attentivement ce dossier.

4. D'après un membre, on entend répéter de plus en plus fréquemment que l'eau doit être considérée comme une matière première de valeur et que, par conséquent, elle doit être monnayée.

Or les besoins chiffrés sont énormes.

Pour faire face à ces besoins, on construit des barrages.

Le membre ne peut plus admettre qu'on érige ces barrages sur de petites rivières, car ils ne peuvent assurer qu'un trop faible débit d'eau. Il faudra comparer d'ailleurs le prix de revient d'un mètre cube d'eau tiré d'un barrage avec celui d'un mètre cube obtenu par le dessalement de l'eau de mer.

Ainsi, avec le barrage de Silencieux, un mètre cube d'eau coûterait 50 francs. C'est énorme.

D'après le Ministre, les barrages ne sont pas destinés à fournir de l'eau alimentaire. Leur tâche première est tantôt d'assurer l'approvisionnement en eau industrielle, tantôt d'assurer l'étiage de la Meuse et permettre ainsi l'implantation de centrales nucléaires qui demandent de grandes quantités d'eau de refroidissement.

Pour l'eau potable, il existe diverses solutions : dessalement d'eau de mer, prises d'eau dans la Meuse comme à Tailfer ou encore dans le canal Albert.

En amont de l'entrée du canal Albert, la Meuse a un débit moyen annuel de 270 m³ seconde. Ce dont il faut se préserver, c'est d'un débit minimal trop bas : il est arrivé que ce débit tombe à 30 m³/seconde durant quelques jours. Le barrage de la Houille peut déjà apporter des solutions à bien des problèmes.

Toujours d'après le Ministre, 50 francs le mètre cube, c'est le prix de revient du barrage divisé par sa contenance. Tout autre est le prix de revient lorsqu'on calcule par mètres cubes fournis pendant un certain nombre d'années d'amortissement.

5. Een lid komt terug op de werkzaamheden van de drieledige interministeriële commissie (Nederland-Frankrijk-Duitsland) die het vraagstuk van de vervuiling van de Rijn heeft onderzocht. Zou hetzelfde niet kunnen worden gedaan voor de Maas en zou de Minister daartoe niet in contact kunnen treden met zijn collega van Volksgezondheid?

Misschien zou een conferentie moeten worden gehouden voor de Maas, de Leie en de Schelde. Hoe dan ook, er wordt gevraagd dit vraagstuk niet uit het oog te verliezen en erover te spreken met Frankrijk.

De Minister antwoordt dat inzake zuivering België eisende partij is tegenover Frankrijk en schuldenaar ten opzichte van Nederland. Daarom zijn de tot op heden gevoerde onderhandelingen bilateraal.

Men mag ook niet vergeten dat diverse internationale organen zich met dit zuiveringsvraagstuk bezighouden. Men doet thans beter af te wachten wat de onderhandelingen en de overeenkomsten die ondertekend zijn of op het punt staan het te zijn, zullen opleveren.

Wat niet betekent dat, mochten de omstandigheden het vereisen, de door het lid voorgestelde formule niet in overweging zou kunnen worden genomen, in welk geval de Minister contact zal opnemen met zijn Belgische collega's die bij het vraagstuk betrokken zijn.

6. Zal het kanaal Hensies-Pommerœul weldra een verbinding met Frankrijk tot stand brengen?

De Minister antwoordt dat de sluizen van het kanaal Hensies-Pommerœul momenteel in uitvoering zijn. Het is de bedoeling het kanaal bevaarbaar te maken voor schepen van 1.350 ton. Alle aanbestedingen voor het vak Bergen-Franse grens zullen tegen 1976-1977 plaatsgehad moeten hebben. Dan zullen de werken in 1980 voltooid kunnen zijn.

Al deze werken worden uitgevoerd om een verbinding tot stand te brengen met het Centrumkanaal, waar een verval van 73 m moet worden overwonnen.

7. Een lid pleit voor een betere verbinding van de haven van Gent met het hinterland via de Leie.

In het hinterlandverkeer van de haven van Gent speelt de Leie een primordiale rol, enerzijds in functie van de industriële en commerciële kern Deinze-Roeselare-Kortrijk, anderzijds ten opzichte van Noord-Frankrijk. Werken zijn momenteel aan gang voor het kalibreren op 1.350 ton in België. In Frankrijk zelf blijft echter de aansluiting naar Rijsel (canal de la Deûle) nog altijd buiten programma.

In het belang van het hinterlandverkeer ware het wenselijk dat de tegenwoordige binnenvaart spoedig kan worden vervangen door het Europese type van 1.350 ton.

Hoever staat het met die verschillende problemen?

De Minister antwoordt dat voorrang werd gegeven aan het zg. plan Gent-Izegem van 1.350 ton.

5. Un membre revient sur les activités de la Commission interministérielle tripartite (Hollande-France-Allemagne) qui étudie le problème de la pollution du Rhin. Ne pourrait-on faire de même pour la Meuse et le Ministre ne pourrait-il, dans ce but, prendre contact avec son collègue de la Santé publique?

Peut-être devrait-on convoquer une conférence pour la Meuse, la Lys et l'Escaut? En tout cas, le membre demande de ne pas perdre de vue ce problème et d'en discuter avec la France.

D'après le Ministre, en matière de dépollution la Belgique est demanderesse vis-à-vis de la France, débitrice à l'égard de la Hollande. C'est pourquoi les négociations qui ont eu lieu jusqu'à présent sont bilatérales.

Il ne faut pas oublier non plus que diverses instances internationales se préoccupent de ce problème de dépollution. Il vaut mieux actuellement attendre ce que donneront les négociations et les conventions qui sont signées ou en passe de l'être.

Ce qui ne veut pas dire que si les circonstances l'exigeaient, on ne pourrait pas penser à la formule avancée par le membre. Auquel cas le Ministre prendra contact avec ses collègues belges concernés par ce problème.

6. Le canal Hensies-Pommerœul établira-t-il bientôt une liaison avec la France?

Le Ministre répond que les écluses de Hensies-Pommerœul sont en cours de réalisation. Il s'agit de porter le canal à 1.350 tonnes. Toutes les adjudications entre Mons et la France devront être faites pour 1976-1977, ce qui devrait permettre d'achever les travaux pour 1980.

Tous ces travaux sont faits en vue d'une liaison avec le canal du Centre où il faudra racheter une chute de 73 m.

7. Un autre membre a plaidé pour une meilleure liaison du port de Gand avec l'hinterland via la Lys.

Dans le trafic de l'hinterland du port de Gand, la Lys joue un rôle primordial d'une part en fonction du noyau commercial et industriel Deinze-Roulers-Courtrai, d'autre part à l'égard du nord de la France. Des travaux sont actuellement en cours pour le calibrage à 1.350 tonnes en Belgique. En France, par contre, le raccordement vers Lille (canal de la Deûle) reste cependant encore en dehors de tout programme.

Dans l'intérêt du trafic de l'hinterland, il serait souhaitable que rapidement on puisse remplacer la navigation intérieure actuelle par le type européen de 1.350 tonnes.

Où en est-on avec ces différents problèmes?

D'après le Ministre, on a donné la priorité au plan dit Gand-Izegem de 1.350 tonnes. Ce plan se réalise au fur et

Dit plan gaat geleidelijk aan in verwezenlijking en wordt gericht opvolgentlijk op het bereiken van volgende doeleinden :

— het afschaffen van de kilometerlange files (tot 7 à 8 kilometer soms) aan de verouderde sluizen, waardoor de huidige vaart met schepen van 300 ton normaal zou worden.

Aldus kwam het vak Deinze-Ooigem eerst aan de beurt.

Dit doel zal binnenkort bereikt worden;

— het verhogen van de toegelaten tonnemaat tot 600 ton, dank zij de prioritaire uitschakeling van bepaalde knelpunten.

Dit doel zal spoedig na het eerste object kunnen bereikt worden;

— het toelaten van schepen van 1.350 ton tegen speciale reglementering;

— de normale scheepvaart voor 1.350 tonners.

Telkens worden de werken echter onmiddellijk op het definitieve gabariet van 1.350 ton uitgevoerd.

De bedoeling van dit programma is de nieuwe investeringen zo spoedig mogelijk en in zo ruim mogelijke mate rendabel te maken.

De verdere verbinding met Noord-Frankrijk wordt eveneens aangevat.

De bouw van een nieuwe sluis te Komen werd onlangs aanbesteed.

8. Hetzelfde lid pleitte ook voor een verbinding van de haven van Gent met het hinterland via de Bovenschelde.

Door de Europese Conferentie der Ministers van Vervoer werd het profiel 1.350 ton aangenomen als basis voor de waterwegverbindingen tussen de Europese landen onderling.

De wet van 9 maart 1957, aangevuld door de wet van 23 juli 1959, bepaalt dat de Bovenschelde vanaf Gent naar de Franse grens in het kader van een tienjarenplan zou aangepast worden.

Op 25 oktober 1965 werd tevens tussen Frankrijk en België een akkoord gesloten betreffende de Bovenschelde. In dit akkoord is bepaald dat uiterlijk in 1978 alle werken uitgevoerd moeten zijn.

Wij stellen echter vast dat op dit ogenblik de Bovenschelde slechts in bepaalde secties op profiel 1.350 ton uitgevoerd werd zodat praktisch de bevaarbaarheid gelimiteerd is tot schepen van het type spits met een maximumdiepgang van 2 m (300 ton).

Herhaaldelijk werd reeds de wens uitgedrukt dat enerzijds de Bovenschelde in België weldra volledig zou gekalibreerd zijn voor binnenschepen tot 1.350 ton en anderzijds de stop van Valenciennes eveneens spoedig op dit profiel zou gebracht worden.

Het lid vestigt ook de aandacht van de Minister op het feit dat in Frankrijk het kanaal Denain-Duinkerke geschikt gemaakt is voor duwvaart tot 3.000 ton.

à mesure et vise successivement à atteindre les buts suivants :

— la suppression des files kilométriques (parfois 7 à 8 km) aux écluses désuètes de telle manière que la navigation actuelle au moyen de bateaux de 300 tonnes devienne normale;

Dans ce but, le tronçon Deinze-Ooigem reçoit une priorité d'exécution.

Ce premier objectif sera incessamment atteint;

— l'augmentation du tonnage admis jusqu'à 600 tonnes par la suppression prioritaire de certains bouchons.

Ce but sera rapidement atteint après que le premier objectif aura été réalisé;

— l'autorisation de naviguer donnée aux bateaux de 1.350 tonnes moyennant réglementation;

— la navigation normale des bateaux de 1.350 tonnes.

Les travaux sont chaque fois exécutés au gabarit définitif de 1.350 tonnes.

Le but de ce programme est de rendre les nouveaux investissements rentables aussi rapidement que possible et ce dans la plus large mesure.

On s'attache également à entamer la liaison avec le Nord de la France.

Récemment, on a mis en adjudication la construction d'une nouvelle écluse à Comines.

8. Le même membre a plaidé en faveur des liaisons du port de Gand avec l'hinterland via l'Escaut supérieur.

La conférence européenne des Ministres des Transports accepta le gabarit de 1.350 tonnes comme base pour les liaisons des voies hydrauliques entre les pays européens.

Par la loi du 9 mars 1957, complétée par la loi du 23 juillet 1959, on prévoyait que l'Escaut supérieur serait adapté à partir de Gand jusqu'à la frontière française dans le cadre d'un plan de dix ans.

Le 25 octobre 1965, un accord était conclu entre la France et la Belgique concernant l'Escaut supérieur. Cet accord prévoit qu'au plus tard en 1978, tous les travaux doivent être exécutés.

Nous constatons cependant qu'en ce moment, l'Escaut supérieur n'a été amené au gabarit de 1.350 tonnes que sur des sections limitées, de sorte que la navigabilité est pratiquement limitée aux navires avec un maximum de tirant d'eau de 2 m (300 tonnes).

A plusieurs reprises, on exprima le désir que, d'une part, l'Escaut supérieur en Belgique soit bientôt calibré complètement pour des navires de navigation intérieure jusqu'à 1.350 tonnes et que d'autre part, le bouchon de Valenciennes soit amené rapidement à ce gabarit.

Le membre attire également l'attention du Ministre sur le fait qu'en France, actuellement, le canal Denain-Dunkerque est calibré pour un poussage allant jusqu'à 3.000 tonnes.

De vraag kan terecht gesteld worden of in België met het oog op de internationale verbindingen ook niet onmiddellijk maatregelen moeten genomen worden om op de Bovenschelde duwvaart mogelijk te maken.

De Minister antwoordt als volgt :

« Met uitzondering van de aanpassing van de traverse van Doornik, waar de doorvaart thans toch mogelijk is voor schepen van 1.350 ton, naderen de moderniseringswerken van de Bovenschelde hun voltooiing.

» Van de 87 km tussen de Franse grens en de Ringvaart te Gent, blijven naast genoemde traverse, alleen nog volgende werken aan te besteden :

- » — een sectie van nagenoeg 1 km te Antoing-Vaulx,
- » — een vak van 1,5 km te Berchem-Oudenaarde, en
- » — een vak van 10 km tussen Oudenaarde en Zingem.

» Een krediet van circa 1 miljard frank is hiervoor nog nodig.

» De studie van een verder moderniseringsplan, nl. de aanpassing van de Bovenschelde aan het Franse gabariet van 3.000 ton, is aangevangen. Echter mag dit nieuwe plan niet de spoedige voltooiing van het plan van 1.350 ton in de weg staan.

» Alle werken van dit laatste plan worden reeds geïntegreerd op deze verdere verbeteringen. Zo wordt voortaan bij de vastlegging van het tracé (de bochten nl.) en van de onteigeningen alsook bij de constructie van de oevers met deze vooruitzichten reeds rekening gehouden.

» De nieuwe bruggen werden ruim genoeg gebouwd.

» Later zullen dus alleen nog nieuwe sluizen moeten gebouwd en de waterweg op de vereiste diepte uitgebaggerd worden. »

9. Hoe ver staat het met het ontwerp over de splitsing van de Dienst der Scheepvaart ?

De tekst van het wetsontwerp zal eerstdaags worden voorgelegd aan de Minister.

10. Hoe ver staat het met het kanaal Mendonk-Tielrode ? Het komt niet meer voor op het streekplan. Naar ik vernomen heb wordt het vroegere tracé niet meer gehandhaafd. Hoe is de stand ter zake ?

Het voorontwerp van dit kanaal is op het technische vlak nog steeds in studie; een economisch onderzoek naar de rendabiliteit is eveneens aan de gang. Dit onderzoek heeft plaats in samenwerking met de havendiensten van Gent.

Om de toekomst niet in gevaar te brengen, is de kanaalzone in de streekplannen « Sint-Niklaas-Lokeren » en « Gent en de Kanaalzone » voorbehouden.

Deze zone wordt als landbouw- of groene zone gehandhaafd zodat bouwvergunningen niet mogen uitgereikt worden.

C'est à juste titre qu'on peut se demander si, en Belgique, il ne convient pas de prendre immédiatement les mesures à même de permettre le poussage sur l'Escaut supérieur et d'améliorer les liaisons internationales.

Le Ministre a répondu ce qui suit :

« A l'exception de l'adaptation de la traverse de Tournai, où, actuellement, le passage est néanmoins possible pour les navires de 1.350 tonnes, les travaux de modernisation approchent de leur parachèvement.

» Des 87 kilomètres entre la frontière française et le Ring de Gand, il ne reste plus qu'à mettre en adjudication, outre la traverse citée :

- » — une section d'environ 1 km à Antoing-Vaulx,
- » — un tronçon de 1,5 km à Berchem-Oudenaarde, et
- » — un tronçon de 10 km entre Oudenaarde et Zingem.

» Un crédit d'environ 1 milliard est nécessaire pour ces travaux.

» L'étude d'un plan supplémentaire de modernisation, notamment l'adaptation de l'Escaut supérieur au gabarit français de 3000 tonnes, a débuté. Cependant ce nouveau plan ne peut pas entraver l'achèvement rapide du plan de mise à 1.350 tonnes.

» Tous les travaux de ce dernier plan ont déjà été orientés vers ces améliorations ultérieures. C'est ainsi qu'à l'avenir on tiendra compte de ces prévisions lors de l'établissement du tracé (notamment les criques) et des expropriations ainsi que lors de la construction des berges.

» Les nouveaux ponts ont été construits avec un enjambement suffisant.

» Plus tard, il ne faudra plus que construire de nouvelles écluses et mettre la voie d'eau à la profondeur requise. »

9. Où en est le projet de scission de l'Office de la Navigation ?

Le texte du projet de loi doit être soumis prochainement au Ministre.

10. Où en est le canal Mendonk-Tielrode ? D'après des informations le tracé fixé antérieurement ne serait pas maintenu. Où en est-on ?

D'après le Ministre, l'étude d'un avant-projet pour ce canal, sur le plan technique, est toujours en cours, ainsi qu'une étude économique pour examiner la rentabilité. Cette dernière étude se fait avec la collaboration des services du port de Gand.

Pour sauvegarder l'avenir, la zone du canal est réservée sur le plan régional « Sint-Niklaas-Lokeren » et sur le plan régional « Gent en de Kanaalzone ».

Sur la zone en question qui est maintenue comme zone agricole ou zone verte, il n'y aura pas d'autorisation de bâtir.

Ten slotte wijst de Minister erop dat in verband met de hinder die het verkeer op het kanaal Gent-Brugge ten gevolge van aanslibbing ondervindt, de aanbesteding voor de baggerwerken heeft plaatsgehad.

E. Gebouwen.

1. Volgens de wet van 1 april 1971 tot instelling van de Regie der Gebouwen moet deze ter beschikking van de Staat stellen de gronden, gebouwen en aanhorigheden die nodig zijn voor de diensten van de Staat, voor de door hem beheerde overheidsdiensten alsmede voor de huisvesting van bepaalde categorieën van personeel bezoldigd door de Staat, met uitsluiting van de onroerende goederen die bestemd zijn voor het onderwijs of voor de huisvesting van het onderwijzend personeel dat ressorteert onder de Minister van Nationale Opvoeding.

2. Men kan zich evenwel afvragen of de Regie besparingen oplevert. In dit opzicht zou men de gemiddelde huurprijs, met inbegrip van de lasten, kunnen vergelijken met de kostprijs van de gebouwen. Ook kan de vraag worden gesteld wat de rol is van de activiteit van de Regie voor het conjunctuurbeleid.

Wanneer men het over conjunctuurbeleid en werkloosheidsbestrijding heeft, wordt veelal gedacht aan de volkswoningbouw, waarbij veel arbeidskrachten tewerkgesteld kunnen worden.

Is het niet mogelijk ook met de Regie der Gebouwen een dergelijke politiek te voeren? Wat zijn de bedoelingen in dat verband?

De Minister antwoordt dat uit hoofde van haar menigvuldige activiteiten de Regie der Gebouwen inderdaad bij machte is de werkloosheid te helpen bestrijden.

Gezien zij echter voor 1975 slechts beschikt over een krediet van 3.031 miljoen, dat praktisch volledig aan de voortzetting van de in uitvoering zijnde werken moet worden besteed, zouden aan de Regie, om de werkloosheid althans gedeeltelijk te kunnen opvangen, bijkomende kredieten moeten toegekend worden.

3. Te Dinant is reeds geruime tijd een terrein aangekocht om er een administratief centrum op te bouwen. Wanneer wordt dat centrum opgetrokken?

De Minister antwoordt dat op dat terrein, aangekocht sedert 7 september 1972, een huis staat dat bewoond wordt door iemand die niettegenstaande alle aangewende rechtsmiddelen, tot op heden steeds geweigerd heeft te verhuizen. De uitzetting van de betrokkene zal weldra plaatsvinden.

Voor het bouwen van het administratief centrum werd ten tijde van de aankoop van het terrein een programma opgesteld.

Het programma dat door de verschillende betrokken instanties werd opgesteld, is inmiddels echter veel omvangrijker geworden, met het gevolg dat de oppervlakte van het aangekochte terrein niet meer toereikend is.

Enfin, le Ministre a signalé que, si le trafic sur le canal Gand-Bruges est gêné par l'envasement, l'adjudication pour faire les travaux de dragage a eu lieu.

E. Bâtiments.

1. 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 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. On peut cependant se demander si la Régie est à l'origine d'économies. A ce sujet on pourrait comparer le prix moyen, charges comprises, des locations avec le prix de revient des constructions. D'autre part, on peut se demander quel est le rôle des activités de la Régie pour la politique conjoncturelle.

Quand on parle de politique conjoncturelle et de difficultés d'emploi, on pense souvent au logement social, ces travaux permettant d'employer beaucoup de main-d'œuvre.

Ne peut-on mener une semblable politique avec la Régie des Bâtiments? Qu'envisage-t-on dans cette optique?

Dans sa réponse le Ministre souligne qu'en raison de ses multiples activités, la Régie des Bâtiments est en mesure d'aider à combattre les difficultés d'emploi.

Cependant, vu qu'elle ne dispose en 1975 que de 3.031 millions et que ce crédit est pratiquement destiné à la poursuite des travaux en cours, il faudrait que la Régie puisse obtenir des crédits supplémentaires afin de pouvoir donner à la résorption du chômage une tournure favorable.

3. Depuis longtemps, un terrain a été acheté à Dinant pour y ériger un centre administratif. Quand ce centre sera-t-il réalisé?

D'après le Ministre, le terrain qui a été acheté le 7 septembre 1972, comporte une propriété occupée par une personne qui s'est toujours refusée à quitter les lieux malgré tous les recours en justice. Il va être procédé à l'expulsion de l'intéressée.

A cette époque, un programme était établi en vue de l'érection du centre administratif.

Entretemps le programme des différentes instances intéressées s'est révélé plus important rendant de ce fait le terrain acquis trop exigu.

Tijdens een bespreking tussen de Regie der Gebouwen en het gemeentebestuur van Dinant op 16 oktober 1973 werd dan ook de wens geuit dat het administratief centrum elders zou worden gebouwd.

De Regie wendde zich dan tot het Ministerie van Financiën om een nieuwe bestemming voor de aangekochte grond te vinden. Dit Ministerie verklaarde dat het aldaar liefst het hypotheekkantoor gevestigd zou willen zien.

De studie voor de installatie van genoemde dienst is aan de gang.

De vestiging van het administratief centrum van Dinant wordt thans onderzocht in het raam van een algemene studie omtrent de bouw van administratieve centra in de voornaamste steden van het land.

Het spreekt vanzelf dat bij deze studie onder meer de dringende noodzakelijkheid om in bepaalde steden zulk centrum op te trekken als criterium zal gelden.

4. Hoe staat het met de sociale woningen ten behoeve van de rijkswacht ?

De Minister antwoordt dat artikel 18 van de begrotingswet voor 1972 en 1973 de Minister van Openbare Werken machtigde om verbintenissen aan te gaan boven het door de begroting van de Regie der Gebouwen vastgestelde grensbedrag, en dit in de mate van de middelen, ter beschikking van de Regie gesteld via speciale financieringscontracten met kredietinstellingen gesloten met het voorafgaand akkoord van het Ministerieel Comité voor Begroting voor ieder van die contracten.

Deze bepaling is niet meer opgenomen in de begrotingswet voor 1974, noch in die voor 1975.

Een van zijn voorgangers had een vijfjarenplan opgesteld voor het bouwen van 1.000 volkswoningen ten behoeve van de rijkswacht, een plan waarvan de kostprijs op 1.400 miljoen werd geraamd.

De Algemene Spaar- en Lijfrentekas had over de financiering van het ontwerp haar principiële akkoord gegeven.

Het akkoord van het Ministerieel Comité voor Begroting werd nochtans nooit verkregen.

Volgens de wet van 1 april 1971 houdende oprichting van een Regie der Gebouwen is het mogelijk een lening aan te gaan, bij voorbeeld bij de Algemene Spaar- en Lijfrentekas, zonder langs het Ministerieel Comité voor Begroting te passeren.

Alleen de toestemming van de Minister van Financiën is daartoe vereist.

Wel te verstaan kunnen dergelijke verrichtingen slechts gebeuren na de opheffing of de versoepeling van de anti-inflatiemaatregelen.

5. Wat staat er op het investeringsprogramma ten behoeve van de rijkswacht ?

Dit programma slaat op een bedrag van 450 miljoen, dat zal worden besteed aan de kazernes, aan de daarin begrepen woningen en zelfs aan sommige woningen die eraan toegevoegd moeten worden.

Lors d'une réunion entre la Régie des Bâtiments et l'administration communale de Dinant, le 16 octobre 1973, il a été souhaité que le centre administratif ne s'établisse pas à cet endroit.

La Régie s'est alors tournée vers le Ministère des Finances pour trouver une destination à la propriété. Le Ministère des Finances a manifesté le désir de voir s'établir à cet endroit le service de la conservation des hypothèques.

L'étude de l'installation de ce service est en cours.

L'établissement du centre administratif de Dinant est à l'examen dans le cadre d'une étude générale de construction de centres administratifs dans les principales villes du pays.

Il va de soi, que l'un des critères de ces études sera l'urgence qu'il y a de doter certaines villes d'un tel centre.

4. Qu'en est-il des logements sociaux prévus pour les gendarmes ?

Dans sa réponse le Ministre signale que l'article 18 de la loi budgétaire pour 1972 et 1973 autorisait le Ministre des Travaux publics à contracter des engagements au-delà du plafond fixé par le budget de la Régie des Bâtiments, dans la mesure des moyens mis à la disposition de la Régie par des contrats de financement spécial, passés avec des organismes de crédit et moyennant l'accord préalable du Comité ministériel du Budget pour chacun de ces contrats.

Cette disposition n'a plus été reprise dans la loi budgétaire pour 1974 ni pour 1975.

Un de ses prédécesseurs avait prévu un plan quinquennal pour la construction de 1.000 logements sociaux pour la gendarmerie, plan dont le coût était estimé à 1.400 millions.

La Caisse générale d'Epargne et de Retraite avait marqué son accord de principe sur le financement du projet.

Mais, l'accord du Comité ministériel du Budget n'a jamais été obtenu.

Il est possible, suivant la loi sur la Régie du 1^{er} avril 1971, de contracter un emprunt, par exemple auprès de la Caisse d'Epargne, sans passer par le Comité ministériel du Budget.

Seul l'accord du Ministre des Finances est requis pour réaliser cette opération.

Bien entendu, de semblables mesures ne pourront voir le jour qu'après la levée ou l'adoucissement des mesures anti-inflationnistes.

5. Quel est le programme d'investissement prévu en faveur de la gendarmerie ?

Ce programme s'élève à 450 millions. Il est consacré aux casernes, aux habitations comprises dans celles-ci et même à certaines maisons qu'il faut y adjoindre.

De bouw van 10 à 20 dergelijke woningen wordt overwogen.

6. Een lid heeft horen spreken van het voornemen om de overheidsdiensten in administratieve centra samen te brengen. Wat is het vastgestelde programma ?

De Minister antwoordt dat zijn diensten thans de laatste hand leggen aan een programma dat over verscheidene jaren zal worden gespreid. Hij kan reeds nader mededelen dat voor de voltooiing van het Rijksadministratief Centrum te Brussel 750 miljoen in het programma 1975 is opgenomen.

Het bewuste programma vergt natuurlijk belangrijke investeringen en de uitvoering ervan is afhankelijk van de financiële middelen die, rekening houdend met de conjunctuur, ter beschikking van de Regie der Gebouwen kunnen worden gesteld.

In die omstandigheden is het thans onmogelijk te zeggen wat er precies zal worden gerealiseerd.

De beleidslijnen van het in studie zijnde programma beogen bij voorrang administratieve centra op te richten op plaatsen waar de bouw ervan het meest nodig blijkt, inzonderheid in de grote agglomeraties, en meer bepaald in de provinciehoofdplaatsen.

7. Op het investeringsprogramma van de Regie der Gebouwen voor 1974 was 3 miljard 31 miljoen uitgetrokken. Wat werd er gerealiseerd ? Wat is het programma voor 1975 ?

De Minister antwoordt dat het investeringsprogramma van de Regie der Gebouwen voor 1974, met een nominaal bedrag van 3.031 miljoen, slechts voor 72,5 pct. d.i. $\pm$ 2.700 miljoen, kon worden uitgevoerd.

Bijgevolg konden niet alle geplande bouwwerken en aankopen tot stand komen. De uitvoerige opgave van de in 1974 vastgelegde werken en uitgaven zal pas na de afsluiting van het begrotingsjaar kunnen plaatshebben.

Voor het dienstjaar 1975 werd een derde fysisch programma ontworpen dat rekening houdt met de richtlijnen in verband met het uittrekken van 750 miljoen voor het Rijksadministratief Centrum te Brussel. Het sluit met een bedrag van 3.031 miljoen.

Gelet op wat voorafgaat, moet het ontworpen fysisch programma begin 1975 worden herzien om rekening te kunnen houden met het restant aan werken en aankopen die niet konden worden uitgevoerd ten gevolge van de inkrimping van de dotatie voor 1974.

Dat restant bedraagt thans $\pm$ 800 miljoen.

8. Een lid zou enige opheldering wensen over het financieel beleid van de Regie der Gebouwen. Zal er een beroep worden gedaan op de kapitaalmarkt ?

De Minister antwoordt dat de wet van 1 april 1971 houdende oprichting van de Regie der Gebouwen inderdaad de mogelijkheid opent, een eventueel beroep te doen op speciale financieringsvormen. Het anti-inflatiebeleid van de Regering sluit op dit ogenblik zulke financieringen uit, waarop men

On envisage de construire de 10 à 20 de ces habitations.

6. Un membre a entendu parler de la volonté de regrouper les services publics dans des centres administratifs. Quel est le programme prévu ?

Dans sa réponse le Ministre signale que ses services mettent actuellement au point un programme qui s'étendra sur plusieurs années. Il peut déjà préciser que 750 millions sont prévus dans le programme 1975 pour l'achèvement de la Cité administrative de Bruxelles.

Le programme en question exige naturellement des investissements importants et sa réalisation est tributaire des moyens financiers qui, compte tenu de la conjoncture, pourront être mis à la disposition de la Régie des Bâtiments.

Il est, dans ces conditions, impossible de dire dès à présent quelles seront les réalisations précises.

Les lignes directrices du programme à l'étude sont la réalisation par priorité de centres administratifs aux endroits où leur construction s'avère la plus nécessaire, notamment dans les grandes agglomérations, et plus spécialement dans les chefs-lieux de province.

7. Le programme d'investissements de la Régie des Bâtiments pour 1974 prévoyait 3 milliards 31 millions. Quelles ont été les réalisations ? Quel est le programme pour 1975 ?

D'après le Ministre, le programme d'investissements de la Régie des Bâtiments pour 1974, au montant nominatif de 3.031 millions, n'a pu être réalisé qu'à concurrence de 72,5 p.c., soit $\pm$ 2.700 millions.

De ce fait, les constructions et acquisitions envisagées n'ont pu être toutes réalisées. Il ne sera possible de donner le détail des travaux et acquisitions engagés en 1974 qu'après clôture de l'exercice budgétaire.

En ce qui concerne l'exercice 1975, un troisième projet de programme physique, qui tient compte des directives au sujet de la Cité administrative de l'Etat à Bruxelles, sur la réservation de 750 millions, a été élaboré. Il se clôture au montant de 3.031 millions.

Compte tenu de ce qui est dit ci-avant, ce projet de programme physique doit être revu au début de 1975, pour pouvoir tenir compte du reliquat de travaux et acquisitions qui par suite de la réduction de la dotation 1974, n'ont pu être réalisés.

Ce reliquat se chiffre actuellement à $\pm$ 800 millions.

8. Un membre voudrait avoir quelques explications sur la politique financière de la Régie des Bâtiments. Fera-t-on appel au marché des capitaux ?

Dans sa réponse le Ministre rappelle que la loi de 1971 créant la Régie a effectivement prévu le recours éventuel à des financements spéciaux. La politique anti-inflatoire du Gouvernement exclut pour le moment le recours à de tels financements, auxquels d'ailleurs on n'a jamais eu recours

trouwens in het verleden nooit een beroep heeft gedaan. Persoonlijk wenst hij van dat middel gebruik te kunnen maken zodra de economische toestand het toelaat.

9. Hoever staat het met de vaststelling van de personeelsformatie van de Regie der Gebouwen ?

De Minister verklaart dat het ontwerp van deze personeelsformatie ter fine van advies aan de Inspectie van Financiën is voorgelegd. Het is thans bij het Openbaar Ambt. De behandeling van dit dossier schiet goed op.

10. Is het wel nodig overheidsgebouwen in de stadscentra op te richten ? Dit leidt immers tot een daling van het aantal inwoners. De stadscentra moeten plaatsen van verkeer zijn : diensten, handel, enz. Dit geldt evenzeer voor Namen als voor de andere steden. Zou men voor de overheidsgebouwen niet beter een andere vestigingsplaats zoeken ? De diensten die geen contact hebben met het publiek zouden b.v. naar de periferie overgebracht kunnen worden.

De Minister antwoordt dat het niet gemakkelijk is om oplossingen te vinden die aan alle dwingende eisen ter zake voldoen.

Het onderzoek van de huidige situatie leert ons dat de openbare gebouwen verspreid liggen over de steden. Gevolg hiervan is dat in alle wijken ruimte voor de woonfunctie verloren gaat en dat die buurten na 17 uur volkomen uitgestorven zijn.

Hij zou de overheidsdiensten op één enkele plaats willen concentreren. Deze oplossing biedt twee voordelen :

— De burgers vinden alle diensten op dezelfde plaats. Daardoor wordt tijdverlies vermeden wanneer zij zich van adres vergissen.

— Het onderhoud van functionele en op één enkele plaats geconcentreerde gebouwen valt voordeliger uit voor de Staat. De huidige gebouwen zijn dikwijls voormalige burgerhuizen die niet geschikt zijn voor hun nieuwe bestemming.

Voor Namen zoekt men een oplossing in de vorm van een progressieve overgang tussen de twee systemen.

Om deze administratieve gebouwen wat levendiger te maken, zou men kunnen overwegen de gelijkvloerse verdieping voor winkelvestiging te bestemmen. Bepaalde categorieën ambtenaren hebben hier echter bezwaar tegen.

F. Stedebouw en ruimtelijke ordening.

1. Uw Commissie heeft haar aandacht vooral aan de stadsvernieuwing gewijd. Zoals het Planbureau opmerkt in de « De opties van het plan 1976-1980 », begint de restauratie van de in aanmerking komende stadsgedeelten met de bescherming ervan. Is de reglementering daartoe voldoende, gelet op de druk van de speculatieve vastgoedhandel en de ontwikkeling van de infrastructuur ? Hoe en met welke middelen kan men de restauratie tot stand brengen en financieren ?

dans le passé. Personnellement, le Ministre souhaite pouvoir y recourir le jour où la situation économique le permettra.

9. Où en est la fixation du cadre de la Régie des Bâtiments ?

D'après le Ministre, le projet de cadre a été soumis à l'avis de l'Inspection des Finances. Il est maintenant soumis à la Fonction publique. Ce dossier avance bien.

10. Est-il utile de construire des bâtiments publics dans le centre des villes et d'en diminuer ainsi le nombre d'habitants ? Ce centre doit être un lieu d'échanges : services, commerce, etc. C'est vrai pour Namur comme pour d'autres villes. Ne faudrait-il par revoir le lieu d'implantation des bâtiments publics ? Notamment les services qui ne sont pas en contact avec le public pourraient être déplacés vers la périphérie.

D'après le Ministre, il n'est pas facile de trouver des solutions qui satisfassent à tous les impératifs qui sont en cause.

Si l'on envisage la situation actuelle, on constate que les bâtiments publics sont dispersés dans les villes. Résultat : dans tous les quartiers, des emplacements sont perdus pour l'habitat et constituent des points morts dès 17 heures.

Le Ministre souhaite regrouper les services publics en un seul endroit. Cette solution présenterait un double intérêt :

— Pour les citoyens, avoir tous les services à leur disposition au même endroit. Ce qui évite une perte de temps inutile en cas d'erreur.

— Pour l'Etat, entretenir des bâtiments fonctionnels et regroupés est moins coûteux. Les bâtiments actuels sont souvent des habitations bourgeoises non adaptées à leur destination.

A Namur, on cherche une solution qui assure une transition progressive entre les deux systèmes.

Pour rendre plus vivants ces bâtiments administratifs, on peut penser à installer au rez-de-chaussée des commerces, encore que certaines catégories de fonctionnaires soient réticents à l'égard de tels projets.

F. Urbanisme et aménagement du territoire.

1. Votre Commission s'est intéressée principalement à la rénovation urbaine. Comme le fait remarquer le Bureau du Plan dans « Les options du plan 1976-1980 », la restauration des sites urbains valables commence par la protection. A cet effet, la réglementation est-elle suffisante face à la pression immobilière spéculative et au développement des infrastructures ? Par ailleurs, comment et par quels moyens susciter la restauration ?

2. Die kwesties moeten worden besproken bij de behandeling van de opties van het plan 1976-1980, maar onder tusschen verwijst uw verslaggever naar bijlage D waar documentatie over de stadsvernieuwing te vinden is.

3. De bouwvrije strook langs de autowegen is 30 m breed. Toch komt het niet zelden voor dat in de regionale ruimtelijke plannen een bouwvrije strook van 100 m opgelegd wordt. Hoe zit dat ?

De Minister antwoordt dat in een circulaire, die eerstdaags bekendgemaakt zal worden, staat dat deze strook buiten de bebouwde kommen inderdaad 30 m breed moet zijn; dit is eveneens het geval in de bebouwde kommen, maar hier is een afwijking tot minimum 10 m toegelaten.

4. Een lid zou willen dat het Rijk subsidie verleent voor de aankoop van het park van Liedekerke, waarvan een recreatiepark zou worden gemaakt. Er is een aanvraag ingediend bij de Minister van Nederlandse Cultuur, die echter naar Openbare Werken verwijst.

De Minister verklaart dat voor een bos dat de moeite loont in het kader van de subsidiëring van groene ruimten wellicht een krediet zou kunnen worden verleend.

Op de begroting van Openbare Werken zijn slechts kredieten uitgetrokken voor de bescherming en het behoud van groene ruimten.

Het aanleggen van een recreatiepark in een groene ruimte betekent niet dat men die zone beschermt, maar wel dat men er een nieuwe bestemming aan geeft.

De gemeentelijke overheid kan nochtans altijd een dossier indienen. Aan de hand van de hierin vervatte gegevens zal dan een onderzoek ingesteld en een beslissing genomen worden.

5. Men heeft het dikwijls over de deconcentratie van de administraties.

Zijn er bij Openbare Werken diensten die daarvoor in aanmerking komen ?

De Minister antwoordt dat het departement van Openbare Werken nu reeds gedeconcentreerde diensten heeft bij het Bestuur der Wegen, de Regie der Gebouwen, het Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica, de Ruimtelijke Ordening. Al deze besturen beschikken immers over provinciale directies.

6. De monumenten en landschappen behoren tot de bevoegdheid van de Cultuurraad. Quid wat betreft de gronden aan de autosnelwegen ?

De gronden aan de autosnelwegen vormen een geheel met die wegen en hangen derhalve af hetzij van het Wegenfonds, hetzij van de Intercommunale.

De aanplantingen op deze gronden beogen trouwens niet alleen de schoonheid van het landschap te bewaren maar moeten in eerste instantie de vastheid van deze gronden (taluds) waarborgen.

Om deze twee redenen kunnen deze kredieten niet anders dan onder de bevoegdheid blijven van de voor de autosnelwegen verantwoordelijke instanties.

2. Ces questions devront être débattues lors de la discussion des options du plan 1976-1980, mais, dans l'entretemps, votre rapporteur vous renvoie à l'annexe D où est reproduite une documentation concernant la rénovation urbaine.

3. Le long des autoroutes, la zone non aedificandi est de 30 m. Dans les plans d'aménagement régionaux, il n'est pas rare qu'on assigne un recul obligatoire de 100 m. Qu'en est-il ?

D'après le Ministre, une circulaire en voie de diffusion précise bien que le recul obligatoire est de 30 m en campagne; en ville, il est aussi de 30 m avec, toutefois, dérogation possible jusqu'à 10 m.

4. Un membre voudrait que l'Etat subventionne l'achat du parc de Liedekerke, en vue d'en faire un parc récréatif. La demande a été faite au Ministre de la Culture néerlandaise qui renvoie au Travaux publics.

D'après le Ministre, le subventionnement pour zones vertes pourrait intervenir pour un bois qui en vaille la peine.

Les crédits inscrits au budget des Travaux publics à cet effet visent uniquement à la protection et à la conservation d'espaces verts.

Si l'on veut y installer un parc récréatif, il ne s'agit plus de protection de zones vertes. On assigne au lieu une autre destination.

Bien sûr, l'autorité communale peut toujours introduire un dossier. Celui-ci sera examiné et jugé sur pièces.

5. On parle beaucoup de déconcentration des administrations.

Y a-t-il aux Travaux publics des services qui seront déconcentrés ?

Le Ministre a répondu que l'administration des Travaux publics est une administration déjà déconcentrée pour les routes, la Régie des Bâtiments, l'Electromécanique et l'Electricité, l'Aménagement du territoire, puisqu'il existe une direction dans chaque province.

6. Les monuments et sites relèvent de la compétence du Conseil culturel. Quid pour les sites le long des autoroutes ?

Les terrains situés le long des autoroutes font parties intégrantes de ces dernières et relèvent donc soit du Fonds des Routes, soit des Intercommunales autoroutières.

Par ailleurs, les plantations faites sur lesdits terrains n'ont pas pour seul but de veiller à la beauté des paysages, mais aussi et surtout d'assurer la stabilité des terrains (talus).

Pour ces deux raisons, les crédits dont il s'agit ne sauraient que relever de la compétence des responsables en matière d'autoroutes.

7. Gesubsidieerde werken. Kan niet worden voorzien in een betere koppeling tussen de principiële en de vaste toezeggingen? Waarom niet uitsluitend principiële akkoorden geven die kunnen worden gehonoreerd? Is het althans niet mogelijk een bijkrediet van 2,5 miljard uit te trekken om aan de niet gehonoreerde principiële toezeggingen te voldoen? Kan men geen prioriteit geven aan de dossiers die betrekking hebben op bij een bijzonder plan van aanleg goedgekeurde infrastructuur?

De wachttijd is soms zo lang, dat de gemeenten er voordeel bij hebben de werken uit te voeren zonder op de toelagen te wachten.

De Minister antwoordt dat het hier gaat om een probleem waarover zijn voorgangers zich reeds hebben gebogen. Ondanks verschillende pogingen om de procedure te vereenvoudigen, heeft men tot nu toe geen bevredigende oplossing gevonden.

Immers, het probleem is niet zo eenvoudig. De vaste toezegging van subsidiëring aan het principiële akkoord koppelen, zou neerkomen op de vastlegging van de kredieten van een begroting waarover de Minister nog niet beschikt en eventueel zelfs van die van een begroting welke onder zijn opvolger ressorteert.

Zulk een verbintenis voor de toekomst kan van zeer groot belang zijn: ten bewijze citeert de Minister enkel de mededeling waarin een bedrag van 2,5 miljard genoemd wordt voor principiële toezeggingen waarop nog geen vaste toezegging is gevolgd.

Dat bedrag is juist en stemt overeen met de door zijn voorgangers gedane toezeggingen.

Nochtans dient van voormeld bedrag ongeveer 1/2 miljard te worden afgetrokken voor ondertussen door de feiten achterhaalde dossiers waarvoor nooit een vaste toezegging zal worden gevraagd (werken reeds uitgevoerd zonder toelagen, opgegeven ontwerpen, enz.).

Bovendien zij opgemerkt dat voor een groot aantal werken, het dossier voor de toekenning van de vaste toezegging nog niet is ingediend. Bedoelde werken vertegenwoordigen, als principiële toezeggingen, ongeveer 1 miljard frank.

Ten slotte, wat het overblijvende miljard betreft, de formaliteiten voor de toekenning van de vaste toezegging van subsidiëring worden vervuld en zullen binnen de perken van de begrotingsmogelijkheden worden gehonoreerd.

Hieruit volgt dat een strakke programmatie ter zake praktisch onmogelijk is. Tussen het principiële akkoord en de indiening door het lager bestuur van het volledig dossier tot verkrijging van de vaste toezegging, verloopt een nogal lange tijdsperiode, iets waartegenover de Minister machteloos staat, daar het lager bestuur, als opdrachtgever, het initiatief moet nemen en zijnerzijds zelf aan sommige administratieve en financiële verplichtingen (voogdij, begroting, leenmogelijkheden, enz.) is onderworpen die de aanbesteding en de overzending van het volledig dossier naar het departement kunnen vertragen.

7. Travaux subsidiés. Ne pourrait-on assurer une meilleure liaison entre les promesses de principe et les promesses fermes? Pourquoi ne pas donner comme accords de principe que ceux qui pourraient être honorés? A tout le moins ne serait-il pas possible de prévoir un crédit supplémentaire de l'ordre de 2,5 milliards pour apurer les promesses de principe non honorées? Parmi les dossiers ne pourrait-on aussi donner priorité à ceux qui ont trait à des infrastructures approuvées par un plan particulier d'aménagement?

Le délai d'attente a été parfois tel que les communes ont eu avantage à faire les travaux sans attendre les subsides.

Dans sa réponse le Ministre signale qu'il s'agit d'un problème sur lequel ses prédécesseurs se sont déjà penchés. Malgré différentes tentatives de simplification de la procédure, on n'est pas parvenu jusqu'ici à la résoudre de façon satisfaisante.

Le problème n'est en effet pas simple. Lier la promesse ferme de subside à l'accord de principe reviendrait à engager les crédits d'un budget dont le Ministre ne dispose pas encore et même, éventuellement, ceux d'un budget relevant de son successeur.

Un tel engagement pour l'avenir peut revêtir une très grande importance: le Ministre n'en veut pour preuve que la communication qui avance le montant de 2,5 milliards pour des promesses de principe qui n'ont pas encore été suivies d'une promesse ferme.

Ce montant est exact et correspond aux promesses données par les prédécesseurs.

Il y a lieu cependant de déduire du montant ci-dessus environ 1/2 milliard pour des dossiers dépassés entretemps, pour lesquels aucune promesse ferme ne sera jamais demandée (travaux déjà exécutés sans subsides, projets abandonnés, etc.).

D'autre part, il faut souligner que le dossier en vue de l'octroi de la promesse ferme n'a pas encore été introduit pour bon nombre de travaux: ceux-ci représentent, en promesses de principe, environ 1 milliard de francs.

Enfin, quant au milliard restant, les formalités d'octroi de la promesse ferme de subside sont en cours et seront honorées dans la mesure des possibilités budgétaires.

Il résulte de cette situation qu'une programmation rigide en la matière est pratiquement impossible. Entre l'accord de principe et la production du dossier complet par le pouvoir subordonné en vue de l'obtention de la promesse ferme, il s'écoule un laps de temps plus ou moins long, qui échappe totalement au contrôle du Ministre, étant donné que c'est au pouvoir précité, en tant que maître de l'ouvrage, à prendre les initiatives et que, de son côté, ce pouvoir est lui-même soumis à certaines sujétions d'ordre administratif et financier (tutelle, budget, possibilités d'emprunt, etc.) qui sont de nature à retarder la mise en adjudication et la transmission du dossier complet au département.

Op zichzelf is het een uitstekende maatregel, een uiterste datum van aanbesteding bij de toekenning van de principiële toezegging te hebben vastgesteld, maar hij volstaat niet om de grotere moeilijkheden op te lossen. Trouwens, geregeld moet op verzoek van de opdrachtgever zelf van die limiet worden afgeweken en dikwijls om redenen die men wel als geldig moet erkennen.

De Minister geeft daarom gaarne toe, dat het subsidiërings-systeem verre van volmaakt is en dat het geheel herdacht zou moeten worden. De oplossing kan enkel voortvloeien uit een grondige studie, waartoe hij zijn administratie opdracht zal geven.

Hoe dan ook, als antwoord op een van de gedane voorstellen is de Minister van oordeel dat prioriteiten vaststellen, bij voorbeeld voor de bij een bijzonder plan van aanleg goedgekeurde infrastructuur, de toestand alleen maar zou verergeren en strijdig zou zijn met de geest van het besluit van de Regent van 2 juli 1949, die wil dat de bevoegde Minister oordeelt over de toekenning van de toelagen in het raam van de begrotingsmogelijkheden.

8. Er wordt af en toe een achterstand in de uitbetaling van onteigeningen geconstateerd. Een lid zou gaarne vermenen of die achterstand te wijten is aan een gebrek aan personeel of aan een tekort aan geldmiddelen. Het is van belang dit te weten, want zo het een tekort aan financiële middelen betreft, komt dit erop neer dat een gedeelte van de kredieten voor 1975 voor de betaling van die achterstallen zal besteed worden en dat het programma voor 1975 in dezelfde mate wordt ingekrompen.

De Minister antwoordt dat er, voor zover hem bekend is, nooit onteigeningen zijn uitgevoerd zonder dat de nodige kredieten waren uitgetrokken. Voor de inker-Scheldeover was dit wel het geval, maar men had hier met een speciale en uitzonderlijke toestand te doen. Wat zich wel kan voordoen, is dat het uitgetrokken krediet onvoldoende blijkt.

Voorbeeld : er moet tot een grotere onteigening overgegaan worden dan oorspronkelijk voorzien was.

Onteigent de Staat het benodigde gedeelte van een goed, dan heeft hij de plicht te zorgen dat de onteigende niet met een onbruikbaar geworden restant van het goed blijft zitten.

Gevallen van te lage raming van te onteigenen goederen zijn uiterst zeldzaam.

Ook moet men toegeven dat de aankoopcomités soms overstelpt zijn ingevolge de omvang van de hun opgedragen onteigeningen. In zulke gevallen neemt de Minister contact op met zijn collega van Financiën en trachten zij samen die toestand te verhelpen.

9. Hoever staat het met het koninklijk besluit dat de wijze van toekenning van de subsidies voor groene ruimten moet regelen ?

Dit is, volgens de Minister, een probleem dat opnieuw in studie moet genomen worden. Mogelijk keert men terug tot het toekennen van subsidies op basis van een tarief.

C'est une excellente mesure en soi que d'avoir fixé une date limite de mise en adjudication lors de l'octroi de la promesse de principe, mais elle ne suffit pas à résoudre les plus grandes difficultés. Il est d'ailleurs courant que l'on doive déroger à cette limite, à la demande du maître de l'ouvrage lui-même, et ce souvent pour des motifs qu'il faut bien reconnaître comme justifiés.

Dans ces conditions, le Ministre est bien d'accord pour reconnaître que le système du subventionnement est loin d'être parfait et qu'il devrait être entièrement repensé. La solution ne pourra résulter que d'une étude approfondie, dont le Ministre charge son administration.

En tout cas, pour répondre à l'une des propositions le Ministre estime que fixer des priorités, par exemple pour les infrastructures approuvées par un plan particulier d'aménagement, ne ferait qu'aggraver la situation et serait contraire à l'esprit de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949, qui a entendu laisser l'octroi du subside, dans le cadre des possibilités budgétaires, à l'appréciation du Ministre compétent.

8. On constate parfois du retard dans le paiement des expropriations. Un membre voudrait savoir si ces retards sont dus à un manque de personnel ou au manque de moyens financiers. Cette information a de l'importance car s'il s'agit d'un manque de moyens financiers, cela veut dire qu'une partie des crédits 1975 seront consacrés à ces arriérés et que le programme de 1975 sera réduit dans les mêmes proportions.

A la connaissance du Ministre, il n'y a pas d'expropriations pour lesquelles les crédits ne soient pas prévus. Si le cas s'est présenté pour la rive gauche de l'Escaut, on peut dire qu'il était spécial et exceptionnel. Ce qui peut arriver, c'est que le crédit prévu soit insuffisant.

Exemple : une expropriation partielle était prévue, on doit procéder à une expropriation plus grande.

Quand d'un bien on exproprie toute la partie utile, l'Etat a une sorte de devoir à remplir à l'égard de la personne expropriée : celui de ne pas lui laisser à charge un bien inutilisable.

Quant aux cas de sous-évaluation des biens à exproprier, ils sont rarissimes.

Il faut bien admettre que parfois les comités d'acquisition sont débordés par l'ampleur du travail à accomplir. Dans ces cas, le Ministre prend contact avec son collègue des Finances et ils tentent de remédier à la situation.

9. Quand sera pris l'arrêté royal qui fixera les modalités d'octroi des subventions pour les zones vertes ?

C'est un problème à réétudier. D'après le Ministre, on pourrait revenir à l'octroi de subside sur base d'un barème.

10. Alvorens te bouwen vragen sommige particulieren aan de gewestelijke directie van de stedenbouw of zij op dit of dat terrein mogen bouwen, ja zelfs een bepaald soort gebouw mogen oprichten. Geeft de stedenbouw een ongunstig advies, dan staat voor de vraagstellers geen enkele beroepsprocedure open. Het enige middel is een volledig dossier indienen, wat aanzienlijke en dikwijls onnodige kosten meebrengt.

Ware het niet mogelijk, in het eerste stadium een beroepsprocedure in te voeren, inzonderheid wanneer de weigering gegrond is op de afwezigheid van wegen of riolen ?

Een commissielid stelt een inleidende procedure voor, die alleen betrekking zou hebben op de vestiging.

Volgens de Minister is het vrijblijvend advies van de Administratie geen procedure en juridisch gezien is ieder beroep derhalve onmogelijk. Weliswaar zou men kunnen denken aan het invoeren van een voorafgaande en vereenvoudigde vergunningsaanvraag, maar deze procedure kan in de praktijk grote moeilijkheden opleveren. Het is onmogelijk zich uit te spreken zonder eerst de gevolgen van die innovatie te onderzoeken.

11. Hoever staat het met de voorbereiding van het statuut van de architecten ?

Dat statuut is inderdaad in studie. Er werden reeds inleidende gesprekken gevoerd, zegt de Minister.

12. In zijn uiteenzetting sprak de Minister nogal vaag over een nieuw grondbeleid. Wordt in het in voorbereiding zijnde ontwerp de deelneming van de gemeenten overwogen ?

De voornaamste middelen waarover de Staat thans beschikt, aldus de Minister, zijn de strooksgewijze onteigening, de belastingen en het gemeentebedrijf. Het is nodig gebleken doeltreffender formules aan te nemen. Aan deze formules liggen de volgende principes ten grondslag :

— De goederen, vervreemd door de overheid alsmede door de bij de stedenbouwkundige handelingen betrokken privaatrechtelijke personen, vallen onder een gemeenschappelijk rechtsstatuut.

Behalve in het voornoemd geval, behouden de door particulieren vervreemde goederen hun huidige status. Het kenmerk van deze nieuwe status is het invoeren van een recht van wederinkoop door de overheid voor een onbeperkte duur.

— De uitoefening van het eigendomsrecht over zulke goederen is gebonden aan bepaalde voorwaarden inzake grondgebruik. De koper behoudt de volle beschikking over het goed; hij kan het goed vervreemden of het met zakelijke rechten bezwaren; hij kan eventueel zijn gebouw verbouwen of herbouwen voor zover hij de vastgestelde gebruiksvoorwaarden in acht neemt.

— Vergen de economische omstandigheden of de vereisten van de ruimtelijke ordening een wijziging van de gebruiksvoorwaarden, dan kan de eigenaar :

— ofwel de in verband met de nieuwe bestemming van het terrein noodzakelijke werken uitvoeren;

10. Certains particuliers, avant de bâtir, demandent à l'administration régionale de l'urbanisme s'ils pourront construire sur tel terrain, voire y ériger tel type de construction. Si l'urbanisme donne un avis défavorable, les demandeurs ne disposent d'aucune forme d'appel à laquelle recourir. Le seul moyen est d'introduire un dossier complet, ce qui entraîne des frais considérables et souvent inutiles.

N'est-il pas possible de prévoir, au premier stade, une forme de recours, notamment lorsque le refus est motivé par l'absence de voirie ou d'égouts ?

Un membre suggère une procédure préliminaire qui viserait uniquement l'implantation.

D'après le Ministre, l'avis informel de l'Administration ne constitue pas une procédure et, par conséquent, tout appel au sens juridique est impossible. Certes, on pourrait penser à instaurer une demande d'autorisation préliminaire et simplifiée, mais ce système peut susciter de grandes difficultés dans la pratique. Il n'est pas possible de se prononcer sans étudier les implications de cette innovation.

11. Où en est l'étude du statut des architectes ?

Ce statut est effectivement à l'étude. Des conversations préliminaires ont eu lieu.

12. Dans l'exposé du Ministre, il a été question assez évasivement d'une nouvelle politique foncière. Dans le projet en gestation, envisage-t-on la participation des communes ?

D'après le Ministre, les principaux moyens dont dispose l'Etat en matière de politique foncière, sont actuellement l'expropriation par zone, les taxations et la régie communale. Il est apparu qu'il importait d'adopter des formules plus efficaces. Ces formules s'expriment dans les principes suivants :

— Les immeubles aliénés par les pouvoirs publics, de même que par les personnes privées associées aux opérations d'urbanisme, seront régis par un statut juridique commun.

Sauf dans le cas précité, les immeubles aliénés par des particuliers gardent leur régime actuel. La caractéristique de ce nouveau régime est la création d'un droit de réméré dans le chef des pouvoirs publics de durée illimitée;

— L'exercice du droit de propriété sur de tels biens est lié à des conditions d'utilisation du fonds. L'acquéreur garde la pleine disposition du fonds; il peut l'aliéner ou le grever de droits réels; il peut, le cas échéant, transformer ou reconstruire son bâtiment pour autant qu'il respecte les conditions d'utilisation fixées.

— Si les circonstances économiques ou les exigences de l'aménagement requièrent une modification des conditions d'utilisation, le propriétaire peut :

— soit entreprendre les travaux nécessités par la nouvelle destination du terrain;

ofwel instemmen met de wederinkoop van zijn goed.

De wijziging van de gebruiksvoorwaarden, of ze het gevolg is van het verzoek van de eigenaar of van een eis van de overheid, brengt de verandering van de titel mee, alsmede de verplichting tot het betalen van een supplement of tot de teruggave van een verschil, naargelang de aangebrachte verandering waardevermeerdering of -vermindering teweegbrengt.

In één enkel geval loopt de eigenaar gevaar tegen zijn wil te worden onteigend, namelijk wanneer het goed in het algemeen belang in het openbaar domein moet worden opgenomen. In dat geval wordt er gehandeld zoals inzake onteigening ten algemenen nutte.

Om doeltreffend te kunnen worden toegepast, vereisen deze principes een groot aantal wetsebepalingen.

13. Hoe zal men de beslissingen van de geregionaliseerde instanties, b.v. op het vlak der gewestplannen, verzoenen met die van nationale instanties zoals het Bestuur der Wegen ?

Dit is geregeld bij de regeringsbeslissing van 21 december ll., zo zegt de Minister.

De ruimtelijke ordening speelt zich af op drie niveaus :

- wetgeving;
- reglementering;
- uitvoering.

De wetgeving blijft een nationale aangelegenheid voor alles wat het Burgerlijk Wetboek en de onteigeningen betreft.

Voor de reglementering (behalve voor de maatregelen i.v.m. de planologische voorschriften) zijn enkel de regionale instanties bevoegd.

Op het vlak van de uitvoering behoort het nationale ruimtelijke orderingsbeleid tot de bevoegdheid van de nationale Minister (art. 5 van de wet van 29 maart 1962). Dit beleid omvat o.a. de materies die tot buiten het regionale kader reiken, zoals b.v. de verkeerswegen, de stuwdammen, de grote leidingen voor energietransport (elektrische leidingen, aardgasleidingen, olieleidingen, pijpleidingen), en de telecommunicaties. Elke voorgenomen beslissing i.v.m. de lokalisatie van deze infrastructuur wordt aan het betrokken regionale ministeriële comité medegedeeld. Dit comité beschikt over een termijn van vijftien dagen (of een andere overeen te komen termijn) om eventueel kenbaar te maken dat het met de voorgenomen beslissing niet akkoord gaat. Kan men ook na beraadslaging niet tot een akkoord komen, dan wordt de zaak voor de Ministerraad gebracht.

14. Er bestaat een gebrek aan coördinatie tussen de werken die enerzijds aan de waterwegen en anderzijds aan de wegen en autosnelwegen worden uitgevoerd.

De zanduitgravingen bij werken aan de waterwegen zouden dank zij een passende coördinatie dienstig kunnen zijn voor de ophogingen voor wegen en autowegen.

soit consentir au rachat de son bien.

La modification des conditions d'utilisation, qu'elle résulte de la demande du propriétaire ou d'une exigence de l'autorité, entraîne la transformation du titre et a comme conséquence l'obligation de payer un supplément ou d'obtenir la restitution d'une différence selon que le changement opéré provoque une plus- ou moins-value.

Dans un seul cas, le propriétaire risque d'être dépossédé contre son gré : lorsque le bien doit être incorporé dans le domaine public pour des fins d'intérêt général. Dans ce cas, il est procédé comme en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Ces principes réclament, pour être efficacement appliqués, un nombre considérable de dispositions légales.

13. Comment va-t-on concilier les décisions des instances régionalisées en matière de plans de secteur, par exemple, avec celles d'instances nationales, comme l'Administration des Routes ?

D'après le Ministre, il faut se reporter à la décision gouvernementale du 21 décembre dernier.

La question de l'aménagement du territoire se pose à trois niveaux, soit :

- la législation;
- la réglementation;
- l'exécution.

La législation reste du ressort national pour tout ce qui touche au Code civil et aux expropriations.

Au niveau de la réglementation, seules sont compétentes les instances régionales si l'on excepte les mesures des prescriptions planologiques.

Pour ce qui est de l'exécution, la politique nationale d'aménagement du territoire est du ressort du Ministre national (art. 5 de la loi du 29 mars 1962). Cette politique comprend notamment les matières qui dépassent le niveau régional, soit par exemple : les voies de communications, les barrages, les grands canaux de transport d'énergie (lignes électriques, gazéoducs, oléoducs, pipe-lines), les télécommunications. Tout projet de décision à intervenir en matière de localisation de ces infrastructures est communiqué au comité ministériel régional intéressé; celui-ci fait connaître son désaccord éventuel dans un délai de quinze jours ou dans un délai à convenir; si le désaccord persiste après concertation, le Conseil des Ministres est saisi.

14. Il existe un manque de coordination entre les travaux exécutés aux voies navigables d'une part, et aux routes ou autoroutes d'autres part.

Les déblais de sable en provenance des premiers pourraient utilement, par une coordination appropriée, servir aux remblais des seconds.

Als voorbeeld hiervan kan men de werken noemen die tussen 1960 en 1970 aan het kanaal Gent-Terneuzen werden uitgevoerd. De uitgegraven specie werd toen niet aangewend voor het aanleggen van de autoweg E3. De uitgravingen voor het Albertkanaal en voor het kanaal Kwaadmechelen-Dessel werden evenmin gebruikt voor de autowegen.

Er zou ook een coördinatie wenselijk zijn met Verkeerswezen en met de andere betrokken instellingen.

Volgens de Minister, is het natuurlijk ten zeerste gewenst dat de grondwerken voor waterwegen en voor de wegen of autosnelwegen worden gecoördineerd wanneer dit mogelijk is. Dit gebeurde o.m. toen de Ringvaart ten zuiden van Gent werd gegraven; de uitgegraven specie diende voor de aarde weg van de nabijgelegen autosnelweg Brussel-Oostende.

Om dit doel te bereiken is het noodzakelijk :

— dat de waterbouwkundige en wegenbouwkundige werken op geringe afstand van elkaar plaatsvinden teneinde de vervoerkosten te beperken;

— dat de graafspecie geschikt bevonden wordt voor het uitvoeren van ophogingswerken voor de wegen;

— dat de tijdschema's van de programma's op elkaar afgestemd zijn.

Het gebeurt zelden dat aan al de hogervermelde voorwaarden gelijktijdig wordt voldaan. Wanneer dit wel het geval is, dan plegen het Bestuur der Waterwegen en het Bestuur der Wegen overleg teneinde de mogelijkheid van een gecoördineerde uitvoering van de wegen- en waterbouwkundige werken te onderzoeken.

Als voorbeeld hiervan kan hij de aanleg op Belgisch grondgebied van de autoweg Luik-Maastricht en de normalisatiewerken aan de Maas vermelden.

Regelmatige contacten hebben trouwens plaats tussen de twee voornoemde besturen om tot de noodzakelijke coördinatie te komen. Zo heeft een « Kerncomité voor zandwinning » het probleem van de behoeften aan zand en aan ophoogmaterialen voor de Intercommunale Vereniging voor de Autowegen in West-Vlaanderen bestudeerd. De conclusies van deze werkgroep zijn eveneens toepasselijk op enkele gevallen die zich in Oost-Vlaanderen voordoen. Een zekere coördinatie kwam eveneens tot stand in de Vaste Commissie voor Ontgronding, die elke maand bijeenkomt, alsmede in de provinciale commissies, belast met de afbakening van de zand- en kleigebieden.

15. Op een terrein te Lochristi wordt grondspecie en zand dan eens aan-, dan eens afgevoerd. Deze gronden zijn voor de landbouw verloren en aan jagers verhuurd. Aan deze toestand dient een einde gemaakt en een juiste bestemming dient aan deze gronden gegeven te worden.

A citer dans cet ordre d'idées, les travaux réalisés entre 1960 et 1970 au canal Gand-Terneuzen, dont les déblais n'ont pas été utilisés pour l'autoroute E3, les déblais du canal Albert et du canal Kwaadmechelen-Dessel non utilisés pour autoroutes, ceci à titre d'exemples.

Le membre souhaite qu'une coordination s'établisse également avec les Communications et les autres organismes concernés.

D'après le Ministre, la coordination des travaux réalisés aux voies hydrauliques et aux routes ou autoroutes en ce qui concerne les terrassements est évidemment très souhaitable lorsque la chose est possible. Il en fut notamment ainsi lors du creusement du « Ringvaart » réalisé au sud de la ville de Gand, dont les déblais servirent à créer l'assiette de l'autoroute Bruxelles-Ostende dans la même région.

Pour atteindre un tel objectif, il s'impose :

— que les travaux hydrauliques et routiers s'exécutent à très courte distance les uns des autres, afin de limiter les coûts de transport;

— que les produits des terrassements en déblai soient d'une qualité telle qu'ils conviennent en tant que remblais pour la route;

— que les programmes de réalisation s'accordent en ce qui concerne le timing d'exécution.

Les conditions précitées sont rarement rencontrées simultanément. Mais lorsqu'elles le sont, les administrations des Voies hydrauliques et des Routes ne manquent pas de se concerter en vue d'étudier l'opportunité d'une réalisation coordonnée des travaux hydrauliques et routiers.

Le Ministre cite à titre d'exemple la récente réalisation sur territoire belge de l'autoroute Liège-Maastricht et de la normalisation de la Meuse.

Afin d'établir la coordination indispensable, des contacts réguliers ont d'ailleurs lieu entre les deux administrations précitées. Ainsi un « Comité restreint pour l'emprunt de sable » a étudié le problème des besoins de sable et matériaux de remblai de l'Intercommunale des Autoroutes en Flandre occidentale. Les conclusions de ce groupe de travail valent dans quelques cas également pour la province de la Flandre Orientale. Une certaine coordination a aussi été mise sur pied dans la Commission fixe des Affouillements, qui se réunit tous les mois et dans les diverses commissions provinciales pour la délimitation des zones de sable et d'argile.

15. Il existe à Lochristi un terrain où tantôt l'on verse des terres et du sable, où tantôt on en prélève. Ces terrains sont perdus pour l'agriculture; ce sont notamment des chasseurs qui exploitent ce terrain. Pareille situation ne peut perdurer. Il faut assigner une destination précise à ces terrains.

Ingevolge het koninklijk besluit van 24 april 1955, zo antwoordt de Minister, werden, met toepassing van het Regentsbesluit van 3 februari 1947 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigeningen ten algemenen nutte, de op het tabel-plan nr. B4/5223¹ in gele kleur aangeduide percelen op het grondgebied der gemeente Lochristi onteigend enerzijds voor de berging van grondspecie voortkomende van de verbredings- en verdiepingswerken aan het Zeekanaal naar Gent en anderzijds met de bedoeling later aldaar een vliegveld aan te leggen ten behoeve van de Regie der Luchtwezen.

Dit koninklijk besluit werd aangevuld met de overeenkomst d.d. 6 juni 1956 tussen de Minister van Landsverdediging en de Minister van Openbare Werken waarbij eerstgenoemde Minister kosteloos afstand doet van twee stukken militair domein voor het aanleggen van een weg te Lochristi.

Op 16 oktober 1954 werden de verbredingswerken van het Zeekanaal naar Gent op de rechteroever tussen het Sifferdok en de Eendekooibrug te Gent aangevangen.

Zij werden voltooid op 13 januari 1959.

In de loop van 1958 werd echter aan de vroegere eigenaars van de afgewerkte gedeelten vergunning verleend de door hen afgestane gronden te huren mits een vooropzeg van drie maanden. Deze maatregel werd getroffen om de terreinen van alle onkruid te zuiveren.

Het jachtrecht werd verhuurd aan een particulier.

Deze vergunning werd ingetrokken in het vooruitzicht van het graven van het « Petroleumdok » en eventueel om stortgronden ter beschikking te hebben.

Op 15 februari 1958 werd aan de Regie der Luchtwezen kennis gegeven van de beslissing van het Bestuur der Waterwegen de terreinen voor het vliegveld van Lochristi aan de Regie van de Luchtwezen over te dragen.

In antwoord hierop liet deze dienst op 26 februari 1958 weten dat de kwestie van de overname der gronden aan de hogere overheid voorgelegd werd.

Naar aanleiding van een aanvraag van de rector van de Universiteit te Gent om de terreinen aan « De Sterre » en gronden te Lochristi (vliegveld) te ruilen, zag de Regie der Luchtwezen op 25 mei 1962 daadwerkelijk af van de aanleg van een vliegveld te Oostakker-Lochristi.

De ruiling van deze gronden is echter nooit doorgegaan.

Ondertussen werden na het beëindigen van de laatste opspuitingswerken voor het graven van het « Petroleumdok » :

- sommige gronden wederrechtelijk in bezit genomen door de onteigende landbouwers;
- het jachtrecht opnieuw verhuurd aan dezelfde particulier;

Le Ministre a répondu qu'en vertu de l'arrêté royal du 24 avril 1955, les parcelles indiquées en jaune au plan-tableau n° B4/5223¹ et situées sur le territoire de la commune de Lochristi ont, en application de l'arrêté du Régent du 3 février 1947 relatif à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriations pour cause d'utilité publique, été expropriées, d'une part, en vue du dépôt de terres provenant des travaux d'élargissement et d'approfondissement du canal maritime de Gand et, d'autre part, en vue de l'établissement d'un aéroport à l'endroit en question, pour les besoins de la Régie des Voies aériennes.

Ledit arrêté royal a été complété par la convention réciproque du 6 juin 1956, passée entre le Ministre de la Défense nationale et le Ministre des Travaux publics, convention aux termes de laquelle le Ministre cité en premier lieu cède gratuitement deux parties de domaine militaire en vue de leur incorporation dans l'établissement d'une voirie à Lochristi.

En date du 16 octobre 1954 furent entamés les travaux du canal maritime de Gand, travaux consistant en l'élargissement sur la rive droite, entre le bassin dit « Schepen Sifferdok » et le pont dit « Eendekooibrug » à Gand.

Les travaux en question furent terminés le 13 janvier 1959.

Dans le courant de 1958, les anciens propriétaires des parties achevées avaient cependant été autorisés à prendre en location les terrains cédés par eux, moyennant un préavis de trois mois. Cette mesure avait été prise afin de débarrasser les terrains des mauvaises herbes de toute nature.

Le droit de chasse avait été donné, par bail, à une personne privée.

Cette autorisation avait été retirée en prévision du creusement du bassin dit « Petroleumdok » et, le cas échéant, pour pouvoir disposer de terrains de dépôt.

En date du 15 février 1958, la Régie des Voies aériennes fut informée de la décision qu'avait prise l'administration des Voies hydrauliques de lui céder les terrains devant servir à l'établissement de l'aéroport de Lochristi.

En réponse à cette lettre, la Régie fit savoir, le 26 février 1958, que la question de la reprise des terrains avait été soumise à l'autorité supérieure.

A l'occasion d'une demande du recteur de l'Université de Gand, tendant à procéder à un échange entre les terrains sis au lieu-dit « De Sterre » et des terrains sis à Lochristi (aéroport), la Régie des Voies aériennes renonça effectivement, le 25 mai 1962, à l'établissement d'un aéroport à Oostakker-Lochristi.

L'échange des terrains en question n'eut, toutefois, jamais lieu.

Entretemps, après achèvement des derniers remblayages hydrauliques consécutifs au creusement du bassin dit « Petroleumdok » :

- les agriculteurs expropriés avaient pris illégalement possession de certains terrains;
- le droit de chasse avait été redonné à bail à la même personne privée;

— het circa 2.500.000 m³ opgestapeld zand ter beschikking van aannemers gesteld tegen 25 frank/m³. De opbrengst van deze zandafgravingen bedraagt tot op heden 11.500.000 frank.

Het ligt in de lijn van de verwachtingen dat nog ongeveer 20 à 30.000.000 frank zal kunnen gerecupereerd worden maar dit is afhankelijk van de kwaliteit van het zand.

Een klein gedeelte van de opgespoten specie werd terug afgegraven ten behoeve van de E3-werken waardoor een vijver van ongeveer 15 meter diepte is ontstaan.

Niettegenstaande de reeds bekende beslissing van de Regie der Luchtwegen werden enerzijds nog adviezen ingewonnen door de « Werkgroep secundaire luchthaven in het Gentse (stadsbestuur Gent) » en anderzijds een onderzoek ter plaatse gedaan naar de geschiktheid van de terreinen voor de aanleg van een vliegveld.

Op 18 januari 1973 liet de Minister, die bevoegd is voor de Regie der Luchtwegen, weten dat de uitgebrachte adviezen tot het besluit leiden dat het oorspronkelijk terrein in de vorm van twee kruisende banen ongeschikt bevonden is om de volgende redenen :

— een zandwinning die aanleiding gaf tot het ontstaan van een 15 meter diepe vijver waarvan de waterspiegel zelf zich op ongeveer 6 meter onder het peil van dat oorspronkelijk baanniveau bevindt en vlak aan een eventuele startbaan zou liggen;

— op de tweede mogelijke baanrichting werd door het Departement van Openbare Werken eveneens een zandwinning (weghalen van het vroeger opgespoten rivierzand) toegestaan, waarbij reeds duizenden ton zand werd opgedolven om te dienen voor de aanleg van nieuwe autowegen;

— de opgespoten hoofdbaan ligt precies in de aslijn die loopt over de dorpskom van Lochristi (en begint op amper 400 meter daar vandaan) naar een scholencomplex te Oostakker (op 600 meter afstand) waar (rijks-, gemeente- en vrije scholen) circa 3.500 leerlingen de lessen volgen;

— de goedgekeurde en reeds in uitvoering zijnde plans van aanleg voor de bouw, enerzijds van een 400-tal sociale woningen, anderzijds van een uitgebreid industrieel complex, maken dat het aanleggen van het vliegveld zowel voor het een als voor het ander een zeer ernstige hinder zou zijn en zeer kostelijke aanpassingen zou vergen.

De rijksgronden te Oostakker-Lochristi konden aldus in aanmerking komen voor een eventuele overdracht aan de Intercommunale « VENECO » met de bedoeling op deze gronden een zone voor te behouden voor woningbouw, terwijl het gedeelte palend aan het bestaande autobedrijf bestemd zou worden voor niet-hinderende industriebedrijven.

In laatste instantie heeft het Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening beslist de gronden van het gewezen vliegveld op te nemen in het ontwerp-gewestplan

— le sable mis en tas, d'un cube approximatif de 2.500.000 m³, avait été mis à la disposition des entrepreneurs au prix de 25 francs le m³. A ce jour, le produit des extractions de sable en question s'élève à 11.500.000 francs.

Selon les prévisions, il pourra encore être récupéré environ 20 à 30.000.000 de francs, mais cela est fonction de la qualité du sable.

Une partie minime des produits remblayés hydrauliquement fut à nouveau prélevée pour les besoins des travaux de construction de l'E3; ainsi fut créé un étang d'environ 15 mètres de profondeur.

Bien que la décision de la Régie des Voies aériennes fût déjà connue, le groupe de travail intitulé « Werkgroep secundaire luchthaven in het Gentse (stadsbestuur Gent) » continua, d'une part, à prendre des avis et, d'autre part, il fut procédé à une enquête sur les lieux afin de déterminer si les terrains convenaient pour l'implantation d'un aéroport.

En date du 18 janvier 1973, le Ministre ayant dans ses attributions la Régie des Voies aériennes fit savoir que les avis émis permettaient de conclure que le terrain initial, se présentant sous la forme de deux pistes qui se croisaient, avait été jugé impropre pour les raisons suivantes :

— les emprunts de sable avaient entraîné la formation d'un étang de 15 mètres de profondeur dont le plan d'eau même se trouve à environ 6 mètres sous le niveau initial de la piste et juste au seuil d'une éventuelle piste d'envol;

— le Département des Travaux publics avait autorisé également un emprunt de sable (enlèvement des couches sableuses en rivière, précédemment remblayées hydrauliquement) à l'emplacement où pouvait être établie une éventuelle deuxième piste, des milliers de tonnes de sable ayant été extraites pour la construction de nouvelles autoroutes;

— la piste principale, remblayée hydrauliquement, se trouve précisément dans l'axe passant par l'agglomération de Lochristi (et commence à 400 mètres à peine de l'agglomération) en direction d'un complexe scolaire situé à Oostakker (distant de 600 mètres), complexe où environ 3.500 élèves suivent les cours de l'ensemble des écoles de l'Etat, communales et libres;

— les plans d'aménagement, approuvés et déjà en cours d'exécution, relatifs, d'une part, à la construction de 400 habitations sociales, et d'autre part à l'établissement d'un vaste complexe industriel, font que l'établissement d'un aéroport constituerait, tant pour l'un que pour l'autre, un obstacle très sérieux et exigerait, des deux côtés, des aménagements fort coûteux.

Les terrains de l'Etat d'Oostakker-Lochristi pouvaient, dès lors, entrer en ligne de compte pour une cession éventuelle à l'Intercommunale « VENECO » afin d'y réserver une zone de bâtisse, tandis que la partie contiguë à l'usine d'automobiles serait destinée à l'établissement d'entreprises industrielles non incommodes.

En dernière instance, l'administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire a décidé de reprendre les terrains de l'ancien aéroport au projet du plan de secteur

van « Gent en Kanaalzone » als te bebossen gebied. Dat gewestplan is goedgekeurd bij ministerieel besluit van 17 september 1974, zodat er geen sprake meer kan zijn bedoelde terreinen over te dragen aan VENECO om als bouwzone te fungeren.

In afwachting van de daadwerkelijke uitvoering van deze beslissing wordt het bewuste terrein verder als zandgroeve ontgonnen.

G. Huisvesting.

1. In het derde plan 1971-1975 waren de onderstaande cijfers in aanmerking genomen voor de bouw van nieuwe woningen :

	Nationale Maatschappij voor de Huisvesting	Nationale Land- maatschappij	Privé-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

Voor het tijdvak 1971-1973 waren volgens het Planbureau uitgevoerd :

	Nationale Maatschappij voor de Huisvesting	Nationale Land- maatschappij	Privé-sector	Totaal
1971	9.712	2.753	30.691	43.156
1972	12.926	3.673	36.535	53.134
1973	12.167	3.296	± 44.000	± 60.000

In de ontwerp-gewestplannen 1974-1975 werd het streefdoel van 20.000 volkswoningen in 1975 bevestigd. Het gemiddeld jaardoel van 40.000 privé-woningen daarentegen werd niet bereikt en lijkt niet bereikbaar voor 1974 en 1975.

Het volume der investeringen die nodig zijn ter handhaving van het cijfer van 20.000 volkswoningen als jaargemiddelde over het tijdvak 1976-1980 zou ongeveer 160 miljard belopen voor het tijdvak in zijn geheel (bouw, aankoop van grond, wegen en uitrusting). De investeringen die nodig zijn voor de bouw van 40.000 privé-woningen gemiddeld per jaar gedurende dezelfde periode zouden 470 miljard bedragen.

Moet men, alvorens het huisvestingsprogramma 1976-1980 vart te stellen, niet eerst een uitvoerige analyse maken van de vraag ? Moeten wij 60.000 nieuwe woningen per jaar bouwen of dienen de bestaande woningen te worden verbouwd ? Kan men de gevolgen van de herziening van het bouwbeleid berekenen ?

2. In de opties van het plan 1976-1980 heeft het Planbureau een reeks vragen gesteld over het huisvestingsbeleid. Onder die vragen stippen wij de volgende aan :

— welk algemeen doel moet men vastleggen in het plan 1976-1980 inzake huisvesting ?

— moeten wij het woonsparen uitbreiden ?

dit « Gent en Kanaalzone », en tant que zone à boisier. Ce plan de secteur a été approuvé par arrêté ministériel le 17 septembre 1974. Il ne peut donc plus être question de céder lesdits terrains à VENECO pour faire office de zone de bâtisse.

En attendant l'exécution effective de cette décision, le terrain en cause continuera d'être exploité comme sablière.

G. Logement.

1. Dans le troisième plan 1971-1975 les chiffres suivants avaient été retenus pour la construction de nouvelles habitations :

	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

Pour la période 1971-1973 les réalisations ont été les suivantes, d'après le Bureau du Plan :

	Société Nationale du Logement	Société Nationale Terrienne	Secteur privé	Total
1971	9.712	2.753	30.691	43.156
1972	12.926	3.673	36.535	53.134
1973	12.167	3.296	± 44.000	± 60.000

Dans les projets de plans régionaux 1974-1975, l'objectif de 20.000 logements sociaux en 1975 a été confirmé. Par contre, l'objectif annuel moyen de 40.000 logements privés n'a pas été atteint et paraît hors de portée pour 1974 et 1975.

Le volume des investissements nécessaires pour maintenir le chiffre de 20.000 logements sociaux comme moyenne annuelle pour la période 1976-1980 s'élèverait à quelque 160 milliards pour l'ensemble de la période (construction achats de terrains, voirie et équipement). Les investissements nécessaires pour réaliser 40.000 logements privés en moyenne par an durant la même période s'élèveraient quant à eux à quelque 470 milliards.

Avant d'établir le programme de logement 1976-1980, ne convient-il pas de recourir à une analyse détaillée de la demande ? Faut-il construire 60.000 logements nouveaux par an ou faut-il transformer des logements existants ? Peut-on chiffrer les conséquences de cette révision de politique ?

2. Dans les options du plan 1976-1980, le Bureau du Plan a posé toute une série de questions concernant la politique du logement. Parmi ces questions on peut citer entre autres :

— quel objectif doit-on assigner au plan 1976-1980 en matière de logement ?

— faut-il développer l'épargne-logement ?

Die problemen moeten worden besproken bij het onderzoek van de opties van het plan 1976-1980.

3. Daar een gedeelte van de werkzaamheden van de Commissie plaatsvond vóór 21 december 1974, kon in de antwoorden die tot dantoe werden gegeven geen rekening worden gehouden met de verdeling van de bevoegdheden die pas op die dag plaatshad. Achteraf heeft de Minister van Openbare Werken aan de Commissie mededeling gedaan van de genomen beslissingen (zie hieromtrent bijlage B).

4. Een commissielid vroeg hoever het staat met de werkzaamheden van de Interdepartementale Gemengde Commissie die zich met de herziening van de Huisvestingscode en inzonderheid met de problemen van de krotopruiming bezighoudt.

De voorgenomen wijzigingen van de Huisvestingscode, aldus de Minister, betreffen hoofdzakelijk hoofdstuk IX (strijd tegen de ongezonde woningen), met uitzondering van de wijziging van artikel 30, die tot doel heeft een wettelijke grondslag te geven aan de tenlasteneming door het Rijk van een deel van de B.T.W. die door de twee bouwmaatschappijen tot nut van het algemeen betaald moet worden.

Inzake krotopruiming heeft de subcommissie voor de sanering overeenstemming bereikt over de aard van de voor te stellen wijzigingen. Zij legt momenteel de laatste hand aan de redactie van de tekst.

Samen met dit werk op middellange termijn onderzoekt de subcommissie welke maatregelen op korte termijn nieuw leven zouden kunnen inblazen aan de politiek tot modernisering van onze woningvoorraad. Een daartoe strekkend besluit om de slooptoelage te actualiseren werd aan het M.C.E.S.C. voor goedkeuring voorgelegd. Verder zal een tekst, die de aanpassing van de regeling inzake saneringspremies beoogt, aan de Minister in de loop van de maand januari voorgelegd worden.

5. Hoever staat het met het uitvoeringsbesluit van artikel 33 van de Huisvestingscode, vroegen sommige commissieleden.

Een ontwerp van koninklijk besluit, zo antwoordde de Minister, opgesteld in overeenstemming met de geest van de wet van 2 augustus 1973 tot wijziging van de bepalingen van artikel 33 van de Huisvestingscode, werd aan de Staatssecretaris voor Begroting voor advies voorgelegd.

Zodra de Staatssecretaris zijn advies meegedeeld zal hebben, zal de Minister dit ontwerp van koninklijk besluit aan de Raad van State voorleggen.

Gelet op de vertraging welke deze zaak heeft opgelopen, en wegens het aandringen van de betrokken milieus, zal de Minister alles in het werk stellen om dit besluit binnen de kortst mogelijke tijd erdoor te krijgen.

6. Een commissielid zou de gunstmaatregelen voor pasgehuwden die een woning bouwen, gaarne verlengd willen zien.

In antwoord op de parlementaire vraag nr. 4 van 20 mei 1974 deelde de Minister mede dat een kleine uitbreiding wel

Ces questions devront être débattues lors de l'examen des options du plan 1976-1980.

3. Une partie des travaux de la Commission ayant été réalisée avant le 21 décembre 1974, les réponses qui ont été données jusqu'à cette date n'ont pas pu tenir compte de la répartition des compétences qui n'ont été fixées qu'à cette date. Dans la suite le Ministre des Travaux publics a donné communication à la Commission desdites décisions (voir à ce sujet annexe B).

4. Un membre a demandé où en sont les travaux de la Commission mixte interdépartementale qui revoit le Code du Logement et qui s'occupe plus particulièrement des problèmes de la lutte contre les taudis.

D'après le Ministre, les modifications projetées pour le Code du Logement concernent principalement le chapitre IX : lutte contre les logements insalubres, si l'on excepte la modification de l'article 30 qui vise à donner une assise légale à la prise en charge par l'Etat d'une partie de la T.V.A. incombant aux deux sociétés immobilières de service public.

En ce qui concerne la lutte contre les taudis, la sous-commission assainissement est tombée d'accord sur le fond des modifications à proposer; elle procède actuellement à la mise au point du texte.

Conjointement à ce travail à moyen terme, elle examine des mesures qui sont susceptibles de relancer à brève échéance la politique de modernisation de notre parc immobilier : un arrêté est soumis au C.M.C.E.S. qui vise à actualiser l'allocation de démolition tandis qu'un texte adaptant le régime des primes à l'assainissement doit être proposé au Ministre dans le courant du mois de janvier.

5. Des membres ont demandé où en est l'arrêté d'exécution de l'article 33 du Code du Logement.

D'après le Ministre, un projet d'arrêté royal, rédigé en concordance avec l'esprit de la loi du 2 août 1973 modifiant les dispositions de l'article 33 du Code du Logement, est actuellement soumis à l'avis du Secrétaire d'Etat au Budget.

Dès que ce dernier aura communiqué son avis, le Ministre soumettra ce projet d'arrêté royal au Conseil d'Etat.

En raison des retards subis par cette affaire et de l'insistance des milieux intéressés, le Ministre mettra tout en œuvre pour faire aboutir cet arrêté dans les délais les plus brefs.

6. Un membre a demandé un allongement des mesures de faveur pour jeunes ménages qui construisent une habitation.

Répondant à la question parlementaire n° 4 du 20 mai 1974, le Ministre a fait savoir qu'une petite extension était

verdedigbaar is en dat de huidige periode van 4 jaar klaarblijkelijk te kort is om de aanvrager in staat te stellen voldoende middelen te verzamelen om een woning te bouwen, te kopen of te verbouwen. Hij stelde een kleine verruiming van de 4 jaar in het vooruitzicht.

Volgens de Minister is het probleem in studie bij een commissie die zich, wat de huisvesting betreft, meer in het bijzonder bezighoudt met de problemen van eigendom en verhuur. Hij hoopt dat deze commissie hem in een nabije toekomst concrete voorstellen zal kunnen doen.

7. Een commissielid merkte op dat het krediet voor de huisvesting stijgt van 15 miljard 585 miljoen in 1974 (waarvan 11 miljard vastgelegd) tot 17 miljard integraal vastgelegd voor 1975. Dit is uitstekend. Niettemin moet hij constateren dat de voor de infrastructuur bestemde kredieten (Wet-Brunfaut) in 1975, zoals in 1974, 2 miljard 400 miljoen bedragen. Veronderstelt men dat de infrastructuurwerken niet zoals de overige bouwwerken de invloed van de prijsstijging zullen ondergaan? Is er nog achterstand in die inrichtingswerken? Ware het niet wenselijk een gezamenlijk krediet voor de huisvesting en voor de infrastructuur te bestemmen?

De Minister antwoordt dat men het krediet voor de infrastructuur van 1975 niet kan vergelijken met dat van 1974 zonder ermede rekening te houden dat het in 1974 voor 85 pct. is vrijgegeven, terwijl het in 1975 integraal zal worden vastgelegd. Laten wij bovendien niet vergeten dat het mogelijk is, dat in 1975 een bijkomende conjunctuurtranche van 10 pct. wordt vastgelegd.

De suggestie om een gezamenlijk krediet voor de huisvesting en de infrastructuur vast te stellen, neemt de Minister aan en hij zal vragen dat de voor- en nadelen ervan worden onderzocht.

Uit de op 30 september 1974 door de Nationale Landmaatschappij en de op 31 oktober 1974 door de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting opgemaakte verslagen blijkt dat het aantal voltooide en wegens onstentenis van infrastructuur niet bewoonde woningen 837 voor de N.M.H. en 607 voor de N.L. bedraagt.

De 837 woningen van de N.M.H. zijn verdeeld over 18 bouwplaatsen, de 607 huizen van de N.L. over 21 bouwplaatsen.

De oorzaken van die achterstand zijn zeer uiteenlopend en een van de huidige is de langdurige regenval in de tweede helft van het jaar, die de stopzetting van het werk of de middelmatige voortgang van het in uitvoering zijnde werk tot gevolg heeft gehad.

Benevens die hoofdoorzaak, kunnen als andere oorzaken worden genoemd :

- aanbestedingen met te hoge prijsaanbiedingen of zonder inschrijvers;
- aanvatting van de woningbouw terwijl het plan van de infrastructuurwerken nog met de gemeente of de bouwmaatschappij wordt besproken;
- onmogelijkheid met die werken een begin te maken zolang de aannemer die de woningen bouwt, op het terrein is;

défendable et qu'il était évident que la période actuelle de 4 ans était trop courte pour permettre au demandeur de rassembler les moyens suffisants pour construire, acheter ou transformer un logement. Il prévoyait une petite extension de ces 4 ans.

D'après le Ministre, le problème est examiné par une commission qui, en matière de logement, s'occupe plus particulièrement des problèmes de propriété et de location. Le Ministre espère que cette commission pourra faire rapidement des propositions concrètes.

7. Un membre a fait remarquer que le crédit réservé au logement passe de 15 milliards 585 millions en 1974 (dont 11 milliards engagés) à 17 milliards engagés à 100 p.c. pour 1975. La mesure est excellente. Cependant, il constate que les crédits réservés à l'infrastructure (Loi Brunfaut) s'élèvent en 1975 comme en 1974 à 2 milliards 400 millions. Croit-on que le coût des travaux d'infrastructure ne subira pas la hausse comme le reste de la construction? Y a-t-il encore du retard dans ces travaux d'équipement? Ne faudrait-il pas consacrer au logement et à l'infrastructure un crédit global?

D'après le Ministre, on ne peut comparer le crédit infrastructure de 1975 à celui de 1974 sans tenir compte qu'en 1974 il a été libéré à 85 p.c. alors qu'il le sera, en 1975, à 100 p.c. De plus, n'oublions pas qu'une tranche conjoncturelle supplémentaire de 10 p.c. est susceptible d'être engagée en 1975.

Quant à la suggestion d'établir un crédit global pour le logement et l'infrastructure, le Ministre la retient et demandera qu'on en étudie les avantages et les inconvénients.

Des rapports établis au 30 septembre 1974 par la Société Nationale Terrienne et au 31 octobre 1974 par la Société Nationale du Logement, il ressort que les logements terminés et non habités par suite de l'absence d'infrastructure sont au nombre de 837 pour la S.N.L. et de 607 pour la S.N.T.

Les 837 logements de la S.N.L. sont répartis en 18 chantiers, les 607 maisons de la S.N.T. en 21 chantiers.

Les raisons de ces retards sont fort diverses. Une des causes actuelles est la saison pluvieuse de la deuxième moitié de l'année qui a eu comme résultat soit l'arrêt des travaux, soit le rendement médiocre des travaux en cours.

En dehors de cette raison majeure, il y a lieu de citer d'autres causes :

- adjudications aux résultats trop élevés ou sans adjudicataires;
- mise en construction de logements alors que le plan d'infrastructure est encore en discussion avec la commune ou la société;
- impossibilité de commencer ces travaux tant que l'entreprise qui construit les logements occupe le terrain;

— achterstand van de maatschappij zelf die de opdrachtgeefster is voor de infrastructuur.

In andere gevallen, die vooreerst de Nationale Landmaatschappij aangaan, werd de eerste groep woningen te gering geacht om een dure infrastructuur te motiveren; in die gevallen moet worden gewacht om over de infrastructuur te beslissen tot men zeker is dat een tweede groep woningen zal worden gebouwd.

Het spreekt vanzelf dat die toestand voortdurend evolueert; de meeste van de infrastructuurwerken in kwestie zijn in uitvoering en men poogt, voor zover zulks enigszins mogelijk is, in de eerste plaats het gedeelte van het werk te doen uitvoeren dat nodig is voor de ingebruikneming van de afgewerkte woningen. Zodoende wordt de achterstand doorgaans tot enkele dagen of ten hoogste tot enkele weken beperkt.

8. Sommige infrastructuurdossiers hebben betrekking op de volkswoningen. Zou men deze dossiers niet bij voorrang kunnen behandelen ?

De bouw van volkswoningen, zo zegt de Minister, moet ongetwijfeld gepaard gaan met het gelijktijdig aanbrengen van de nutsvoorzieningen : water, elektriciteit en toegangswegen. De werkzaamheden van de drie betrokken administraties, stedenbouw, huisvesting en gesubsidiëerde werken, moeten in dat opzicht gecoördineerd worden.

Met inachtneming van de vereisten van de door die drie organen opgestelde planning, is het wenselijk dat aan de dossiers een zodanige voorrang verleend wordt, dat alle werken volgens het voorziene tijdschema op elkaar worden afgestemd. Deze coördinatie zou in ruime mate moeten bijdragen tot de harmonisering van de infrastructuur- en de bouwwerken.

9. Een commissielid gaat akkoord met een herstructurering van de overheidssector inzake woningbouw. Hij is het eens om tot een herstructurering over te gaan. Zijn inziens mag die echter niet gebeuren in de vorm van een fusie van de Nationale Landmaatschappij en de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting. Waar het op aankomt is dat elk van beide instellingen haar eigen functie terugkrijgt.

De herstructurering van de openbare huisvestingssector, aldus de Minister, dringt zich meer en meer op, op grond van de volgende twee hoofdfactoren :

a) de gewestvorming, waardoor het aantal bestuurs- en beheersorganen zal toenemen;

b) de fusies van gemeenten, die een herindeling van de openbare gemeentediensten met zich meebrengen; in het geval van de erkende bouwmaatschappijen, die weliswaar in geen dele van de gemeenteverheerlijking afhangen, blijkt er niettemin aanleiding tot rationalisering te bestaan, eensdeels ter voorkoming van een vermenigvuldiging van de organen en de daaruit voortvloeiende versnippering, ja zelfs tegenstrijdigheid van de beslissingen en inspanningen, en anderdeels om een planning van de projecten op gemeentelijk niveau mogelijk te maken.

— retard de la société elle-même maître de l'ouvrage pour l'infrastructure.

Dans d'autres cas qui concernent avant tout la Société Nationale Terrienne, la première tranche de logements a été jugée trop peu importante pour justifier une infrastructure coûteuse; dans ces cas, il faut attendre, pour décider de l'infrastructure, qu'on soit assuré de réaliser une deuxième tranche de logements.

Il va de soi que cette situation est en évolution constante; la plupart des chantiers d'infrastructure en cause sont en exécution et l'on s'efforce dans la mesure du possible de faire exécuter en premier lieu la partie des travaux nécessaire à l'occupation des logements prêts. De cette façon les retards sont limités en général à quelques jours ou quelques semaines au maximum.

8. Parmi les dossiers d'infrastructure, certains sont destinés aux logements sociaux. Ne pourrait-on leur donner priorité ?

D'après le Ministre, il est certain que l'implantation de logements sociaux nécessite la mise en place conjointement de l'équipement : eau, électricité, voie d'accès. Dans cette optique, il faut coordonner les travaux des trois administrations concernées : l'urbanisme, le logement et les travaux subsidés.

Tout en tenant compte des exigences de la planification établie par ces trois organes, il est souhaitable d'accorder aux dossiers une priorité telle que tous les travaux s'articulent selon le timing établi. Cette coordination devrait dans une large mesure faciliter l'harmonisation des travaux d'infrastructure et de construction.

9. Un membre est d'accord pour qu'une restructuration du secteur public du logement ait lieu. A son avis, elle ne doit pas se faire sous la forme d'une fusion entre la Propriété terrienne et la Société Nationale du Logement. Ce qui importe, c'est de rendre à chacune de ces sociétés son rôle propre.

D'après le Ministre, la restructuration du secteur public du logement apparaît comme de plus en plus nécessaire, en raison de deux facteurs principaux :

a) la régionalisation qui va multiplier les organes de direction et de gestion;

b) les fusions de communes qui impliquent un regroupement sous-jacent des services publics communaux; dans le cas des sociétés agréées, bien qu'elles ne dépendent en rien des pouvoirs communaux, il y a lieu d'opérer une rationalisation qui, d'une part, remédie à la multiplication des organes, et, par là-même, à la dispersion, voire à l'antagonisme des décisions et des efforts et, d'autre part, permette la planification des projets à l'échelon communal.

Bedoelde herstructurering houdt niet noodzakelijk de versmelting van de nationale maatschappijen in, ofschoon men met het oog op de bovenvermelde factoren moeilijk inziet hoe het N.I.H. en de N.L.M. voldoende gespecialiseerd zouden kunnen worden om alle mogelijke overlappingsen uit te schakelen.

10. Hoe is de raad van beheer van de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting samengesteld ?

Vlaamse beheerders : 5.

Waalse beheerders : 4.

Brusselse beheerders : 2.

11. De bijzondere programma's inzake volkswoningbouw werden vroeger aan de Minister van Openbare Werken voorgelegd. Aan welke Minister of Staatssecretaris worden zij thans ter goedkeuring onderworpen ? Hoever staat het met de verwezenlijking ervan ?

Daar de Minister van Openbare Werken pas sinds 1972 het administratief toezicht op de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting uitoefent en de door deze maatschappij uitgewerkte programma's dateren van vóór genoemd dienstjaar, moest de Minister van Openbare Werken geen kennis ervan krijgen, met uitzondering dan van het E.G.K.S.-programma inzake de door de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting zelf uit te voeren bouw van 518 woningen te Tubize, bestemd voor arbeiders uit de metallurgie (Forges de Clabecq).

Wat dit laatste program betreft, is het bouwdoossier gereed.

12. In 1974 zou het Brusselse gewest 14,82 pct. hebben gekregen van de door de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting verleende kredieten. Sommige leden wensen nadere ophelderingen over de vaststelling van dat percentage.

Gevraagd worden, voor elk van beide nationale maatschappijen en sedert de datum van die beslissing (of althans sedert 5 à 6 jaar), eensdeels de per gewest onderverdeelde jaarlijkse kredietprogramma's, en anderdeels de realisaties. Daarenboven dienen deze realisaties met de richtlijnen van het Plan te worden vergeleken.

De Minister van Openbare Werken antwoordt als volgt :

— Het aandeel van het Brusselse gewest in de vastleggingskredieten bedraagt voor het dienstjaar 1974, inderdaad 14,82 pct. Het heeft echter uitsluitend betrekking op de kredieten voor de bouw van huurwoningen;

— De aandelen van de gewesten worden vastgesteld krachtens een door de raad van beheer van de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting in maart 1959 genomen beslissing luidens welke het woningenpakket verdeeld wordt op basis van de volgende zes criteria :

— het aantal gezinnen (waardecoëfficiënt 50 pct.);

— de concentratie van de bevolking in de vijf grote agglomeraties (waardecoëfficiënt 10 pct.);

— de bevolkingstoename (waardecoëfficiënt 10 pct);

Cette restructuration n'implique pas nécessairement la fusion encore qu'on voie mal, en fonction des facteurs définis ci-dessus, comment spécialiser suffisamment la S.N.L. et la S.N.T. en sorte que soient éliminées toutes les possibilités de doubles emplois.

10. Quelle est la répartition du conseil d'administration de la Société Nationale du Logement ?

Administrateurs flamands : 5.

Administrateurs wallons : 4.

Administrateurs bruxellois : 2.

11. Autrefois les programmes spéciaux en matière de logement social étaient présentés au Ministre des Travaux publics. A quel Ministre ou Secrétaire d'Etat le seront-ils maintenant ? Quel est, éventuellement, leur degré de réalisation ?

Etant donné que le Ministre des Travaux publics n'exerce la tutelle administrative sur la Société Nationale du Logement que depuis 1972 et que les programmes spéciaux établis par la Société Nationale du Logement l'ont été avant cet exercice, le Ministre des Travaux publics n'a pas eu à connaître des programmes spéciaux, sauf du programme C.E.C.A. tendant à la construction par la Société Nationale du Logement elle-même de 518 logements à Tubize pour ouvriers métallurgistes (Forges de Clabecq).

Pour ce qui regarde ce dernier programme, le dossier de construction est prêt.

12. La région bruxelloise aurait bénéficié en 1974 de 14,82 p.c. des crédits de la Société Nationale du Logement. Des membres voudraient obtenir des explications sur la fixation de ce pourcentage.

Depuis cette décision (ou du moins depuis 5 ou 6 ans), peut-on connaître par société nationale, d'une part les programmes annuels en crédits, ventilés par région, et, d'autre part, les réalisations effectuées ? De plus, il convient de comparer ces réalisations avec les directives du Plan.

Le Ministre des Travaux publics a répondu comme suit :

— Le quota des crédits d'engagements pour la région de Bruxelles est bien de 14,82 p.c. pour l'exercice 1974. Il s'agit cependant d'un quota qui s'applique exclusivement aux crédits destinés à la construction de logements de location;

— Les quota régionaux résultent d'une décision prise par le conseil d'administration de la Société Nationale du Logement en mars 1959 et qui vise à répartir les logements sur la base des six critères suivants :

— le nombre de ménages (coefficient d'importance 50 p.c.);

— la concentration de population dans les cinq grandes agglomérations (coefficient d'importance 10 p.c.);

— l'accroissement démographique (coefficient d'importance 10 p.c.);

- het aantal werknemers die aan de M.Z. zijn onderworpen (waardecoëfficiënt 10 pct.);
- het aantal krotwoningen (waardecoëfficiënt 10 pct.);
- het aantal woningen van 50 jaar en ouder (waardecoëfficiënt 10 pct.).

De uit deze maatstaven voortvloeiende toekenningspercentages worden bij iedere verdeling van het woningenpakket geactualiseerd op basis van de meest recente statistische gegevens.

Er valt op te merken dat deze percentages enkel toepasbaar zijn in de sector van de huurwoningbouw, terwijl de koopwoningbouw (koop-verkoopbelofte) aan de wet van vraag en aanbod gehoorzaamt. Voor deze laatste sector beschikt de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting over een speciaal werkkapitaal, waarbij een beroep op de gewone kapitaalmarkt uitgesloten is.

Daar de toegemeten tijd te kort is om aan de Commissie al de gevraagde gegevens te bezorgen, wordt in de onderstaande tabellen een synthetische opgave van de voornaamste gegevens betreffende de activiteit van de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting gedurende de laatste elf jaar gegeven.

Tabel 1.

Door de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting aangegane verbintenissen tijdens de periode 1963-1973.

- le nombre de travailleurs assujettis à la S.S. (coefficient d'importance 10 p.c.);
- le nombre de taudis (coefficient d'importance 10 p.c.);
- le nombre d'habitations ayant 50 ans d'âge (coefficient d'importance 10 p.c.).

Les pourcentages d'attribution procédant de ces critères, sont actualisés lors de chaque répartition de logements sur base des éléments statistiques les plus récents du moment.

Il convient de noter que ces pourcentages sont d'application uniquement dans le secteur de la construction pour la location, la construction pour la vente (promesse d'achat-vente) répondant à la loi de l'offre et de la demande. Pour le financement de cette dernière branche d'activité, la Société nationale du Logement dispose d'un fonds de roulement spécial excluant le recours au marché ordinaire des capitaux.

Le temps imparti était insuffisant pour fournir à la Commission sénatoriale tous les renseignements désirés par elle, la Société nationale du Logement a consigné dans les tableaux ci-joints une synthèse des données essentielles concernant son activité des onze dernières années.

Tableau 1.

Engagements contractés par la Société Nationale du Logement durant la période 1963-1973.

Jaar — Année	Sector «huurwoningen» — Secteur «location»		Sector «koopwoningen» (verkoop) — Secteur «promesse d'achat» (vente)		Totaal — Total	
	Vastgelegde kredieten — Crédits engagés	Aantal woningen — Nombre de logements	Vastgelegde kredieten — Crédits engagés	Aantal woningen — Nombre de logements	Vastgelegde kredieten — Crédits engagés	Aantal woningen — Nombre de logements
1963	2.280 miljoen/millions	5.480	446 miljoen/millions	1.210	2.726 miljoen/millions	6.690
1964	2.610 miljoen/millions	5.406	378 miljoen/millions	1.029	2.988 miljoen/millions	6.435
1965	3.027 miljoen/millions	6.866	690 miljoen/millions	1.718	3.717 miljoen/millions	8.584
1966	3.175 miljoen/millions	5.960	484 miljoen/millions	1.146	3.659 miljoen/millions	7.106
1967	2.655 miljoen/millions	4.864	425 miljoen/millions	937	3.080 miljoen/millions	5.801
1968	4.506 miljoen/millions	8.577	679 miljoen/millions	1.508	5.185 miljoen/millions	10.085
1969	4.624 miljoen/millions	6.931	923 miljoen/millions	1.787	5.547 miljoen/millions	8.718
1970	4.840 miljoen/millions	6.528	705 miljoen/millions	1.182	5.545 miljoen/millions	7.710
1971	6.631 miljoen/millions	8.624	755 miljoen/millions	1.088	7.386 miljoen/millions	9.712
1972	8.862 miljoen/millions	11.348	1.129 miljoen/millions	1.578	9.991 miljoen/millions	12.926
1973	9.630 miljoen/millions	10.673	1.216 miljoen/millions	1.494	10.846 miljoen/millions	12.167

Tabel 2.

*Woningen waarvan de aanbesteding
door de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting
tijdens de periode 1963-1973 werd goedgekeurd.*

Gewest — Région	Gewone programma's — Programmes ordinaires	Speciale programma's — Programmes spéciaux	Koop- belofte — Promesse d'achat	Totalen — Totaux	%
Vlaams. — <i>Flamande</i>	33.229	6.560	12.858	52.647	54,88
Waals. — <i>Wallonne</i>	25.592	6.134	1.734	33.460	34,88
Brussels. — <i>Bruxelloise</i>	9.616	126	85	9.827	10,24
Totalen. — <i>Totaux</i>	68.437	12.820	14.677	95.934	100

Tableau 2.

*Logements dont l'adjudication
a été approuvée par la Société Nationale du Logement
durant la période 1963-1973.*

Tabel 3.

*Vergelijking van de realisaties van de N.M.H.
met de richtlijnen van het « Plan ».*

Dienstjaar —	Vooruitzichten van het « Plan 1971-1975 », Aantal woningen. —	Realisaties N.M.H. Aantal woningen. —
1971	9.240	9.712
1972	10.680	12.926
1973	12.120	12.167
1974	13.560	7.084 (1)
1975	15.000	

(1) Voorlopig cijfer.

Tableau 3.

*Comparaison entre les réalisations S.N.L.
et les directives du « plan ».*

Exercice —	Prévision du « Plan 1971-1975 », Nombre de logements. —	Réalisations S.N.L. Nombre de logements —
1971	9.240	9.712
1972	10.680	12.926
1973	12.120	12.167
1974	13.560	7.084 (1)
1975	15.000	

(1) Chiffre provisoire.

Nationale Landmaatschappij.
Bestuur voor de Huisvesting.

Société Nationale Terrienne.
Administration Logement.

	Kredieten — Crédits		Vastleggingen — Engagements							
	Verdelings- percentage — % de répartition	Beschikbaar — disponibles	Leningen voor afzonderlijke operaties — Prêts pour opérations individuelles		Woningen gebouwd in groepsverband — Constructions en chantiers groupées		Aankoop van bouwgronden — Achat de terrain à bâtir			
			Aantal — Nombre	Bedrag — Montant	Aantal — Nombre	Bedrag — Montant	Oppervlakte — Superficie ha a ca	Koopprijs — prix d'achat		
1970		beperkt tot/ réduits à 72,5 %								
Noordelijk gewest. — Région nord .	60,82	928.720.000	420	192.463.206	1.078	661.211.000	144	59	59	102.502.698
Zuidelijk gewest. — Région sud. .	39,18	598.280.000	333	150.421.073	714	437.285.000	96	71	32	73.683.216
Totaal. — Total	100	1.527.000.000	753	342.884.279	1.792	1.098.496.000	241	30	91	176.185.914
1971		Beperkt tot/ réduit à 80 %								
Noordelijk gewest. — Région nord .	60,82	1.111.790.000	461	243.372.353	1.206	779.437.000	89	11	79	67.883.542
Zuidelijk gewest. — Région sud. .	39,18	716.210.000	337	177.497.304	892	580.229.000	98	55	09	61.450.991
Totaal. — Total	100	1.828.000.000	798	420.869.657	2.098	1.359.666.000	187	66	88	129.334.533
1972		met stimulerings/ avec relance								
Noordelijk gewest. — Région nord .	60,82	1.629.370.000	617	349.923.060	1.587	1.082.069.000	136	12	06	109.113.684
Zuidelijk gewest. — Région sud. .	39,18	1.049.630.000	437	253.793.672	1.154	823.938.000	67	68	90	30.907.690
Totaal. — Total	100	2.679.000.000	1.054	603.716.732	2.741	1.906.007.000	203	80	96	140.021.374
1973		beperkt tot/ réduit à 87,5 %								
Noordelijk gewest. — Région nord .	60,88	1.696.649.500	538	349.271.891	1.376	1.200.484.000	111	38	91	91.844.307
Zuidelijk gewest. — Région sud. .	39,12	1.090.225.500	365	239.440.923	897	813.754.000	150	69	80	147.503.715
Totaal. — Total	100	2.786.875.000	903	588.712.814	2.273	2.014.238.000	262	08	71	239.348.022
1974		beperkt tot/ réduit à 75 %								
Noordelijk gewest. — Région nord .	60,88	1.454.301.440	429	285.063.561	763	858.450.000	135	43	29	114.531.566
Zuidelijk gewest. — Région sud. .	39,12	934.498.560	297	198.056.556	532	638.287.000	100	44	81	62.906.381
Totaal. — Total	100	2.388.800.000	726	483.120.117	1.295	1.496.737.000	235	88	10	177.437.947

Nationale Landmaatschappij.

	Realisaties. —	Streefcijfer III ^e Plan. —
1971	2.896 woningen	3.000 woningen
1972	3.795 woningen	3.500 woningen
1973	3.176 woningen	4.000 woningen
1974	2.021 woningen	4.500 woningen
1975		5.000 woningen

Overheidssector (N.M.H. + N.L.M.).

	Realisaties. —	Streefcijfer III ^e Plan. —
1971	9.712	9.240
	2.896	3.000
	12.608 woningen	12.240 woningen
1972	12.926	10.680
	3.795	3.500
	16.721 woningen	14.180 woningen
1973	12.167	12.120
	3.176	4.000
	15.343 woningen	16.120 woningen
1974	7.084 (1)	13.560
	2.021	4.500
	9.105 woningen (1)	18.060 woningen

(1) Voorlopig cijfer.

13. Fonds Brunfaut. — De infrastructuurvoorzieningen blijven ten achteren op het woningbouwtempo. Mocht het genot van artikel 33 van de Huisvestingscode tot privaatrechtelijke personen worden uitgebreid dan zou die achterstand nog toenemen en zou het aandeel van de openbare sector onvermijdelijk op evenredige wijze verminderen.

De krachtens artikel 33 verleende toelagen, aldus de Minister, zijn natuurlijk bestemd voor publiekrechtelijke personen. Doch zodra deze de infrastructuur hebben aangebracht, staat het hun vrij percelen over te dragen aan private personen, die dan gehouden zijn de voorschriften van artikel 33 na te leven.

14. Wet Brunfaut. — Een commissielid betreurt dat de kredieten voor 1975 niet aanzienlijker zijn. Hij is ervan overtuigd dat zo de verschillende werken, te weten de infrastructuur- en wegenwerken enerzijds, de werken die van de verschillende regies (telefoon, gas, water, enz...) afhangen anderzijds, beter gecoördineerd werden, het mogelijk ware de kosten te drukken en bijgevolg méér werken uit te voeren.

Société Nationale Terrienne.

	Réalisations. —	Objectif du III ^e Plan. —
1971	2.896 logements	3.000 logements
1972	3.795 logements	3.500 logements
1973	3.176 logements	4.000 logements
1974	2.021 logements	4.500 logements
1975		5.000 logements

Secteur public (S.N.L. + S.N.T.).

	Réalisations. —	Objectif du III ^e Plan. —
1971	9.712	9.240
	2.896	3.000
	12.608 logements	12.240 logements
1972	12.926	10.680
	3.795	3.500
	16.721 logements	14.180 logements
1973	12.167	12.120
	3.176	4.000
	15.343 logements	16.120 logements
1974	7.084 (1)	13.560
	2.021	4.500
	9.105 logements (1)	18.060 logements

(1) Chiffre provisoire.

13. Fonds Brunfaut. — Les équipements d'infrastructure ne suivent pas le rythme de la construction. Si les avantages de l'article 33 du Code du logement devaient être accordés à des personnes de droit privé, ce retard ne ferait que s'accroître et la part revenant au secteur public ne pourrait que diminuer d'une manière corrélative.

D'après le Ministre, les subsides octroyés en vertu de l'article 33 sont bien entendu réservés aux personnes de droit public. Mais une fois que celles-ci ont mis en place l'infrastructure, il leur est loisible de céder des parcelles à des personnes privées, à charge pour celles-ci de respecter les prescriptions de l'article 33.

14. Loi Brunfaut. — Un membre déplore que les crédits 1975 ne soient pas plus importants. Il est persuadé que si l'on coordonnait mieux les divers travaux, c'est-à-dire l'infrastructure et la voirie d'une part, les travaux dépendant des diverses régies (téléphone, gaz, eau, etc...) d'autre part, on arriverait à diminuer les coûts et par conséquent, à réaliser plus.

Hij vraagt dat er een onderzoek naar de juiste stand van zaken wordt ingesteld en dat er wordt nagegaan of de oprichting van een « dispatching centrum » die noodzakelijke coördinatie tussen de verschillende regies niet zou kunnen bewerkstelligen.

De Minister antwoordt dat de voor 1975 uitgetrokken kredieten voor de infrastructuurwerken van volkswoonwijken weliswaar 2.400 miljoen bedragen zoals in 1974, maar dat niet uit het oog mag worden verloren dat de kredieten van 1974 slechts tot een beloop van 85 pct. beschikbaar gesteld werden, terwijl ze in 1975 voor 100 pct. zullen besteed worden. Bovendien moet erop worden gewezen dat het mogelijk is dat er in 1975 een bijkomende conjunctuurtranche van 10 pct. ter beschikking wordt gesteld.

De administratie heeft er steeds naar gestreefd, in alle stadia van de bouw en de uitrusting van de volkswoonwijken de grootst mogelijke coördinatie tot stand te brengen.

Het is overigens waarschijnlijk dat paragraaf 2 van artikel 33 van de Huisvestingscode, zoals die bij de wet van 2 augustus 1973 gewijzigd werd, en die bepaalt dat de met het oprichten van volkswoningen belaste instellingen ertoe gemachtigd kunnen worden de infrastructuurwerken zelf uit te voeren, in de toekomst meer en meer zal worden toegepast.

Deze ware decentralisatie zal de opdrachtgever zo dicht mogelijk bij de belanghebbende instanties brengen en hem in staat stellen in de beste omstandigheden voor de coördinatie van de diverse werken zorg te dragen.

15. Naar men zegt zouden er inzake volkshuisvesting geen enorme behoeften meer bestaan, maar zouden de burgers betere woningen eisen, met meer comfort.

Een commissielid wil erop wijzen dat in Limburg nog een grote kwantitatieve vraag bestaat.

De Regering, zo antwoordt de Minister, overweegt aan de huisvestingsmaatschappijen meer armslag te geven.

16. Huisvestingscode, artikel 69. Bij het voeren van hun krotopruimingsbeleid hebben sommige gemeenten de gebouwen aangekocht zonder eigenaar van de grond te worden. De Nederlandse afdeling van het Rekenhof heeft in deze gevallen geweigerd haar visum te geven. Wanneer komt er een oplossing?

Op 18 oktober 1974 heeft de Regering, zo antwoordt de Minister, een beslissing genomen, waarbij het Rekenhof verzocht werd de ten name van de gemeenten Neerpelt, Koersel, Desselgem en Beringen opgemaakte ordonnances van betaling te viseren onder voorbehoud.

Eenzelfde ontwerp van beslissing zal worden opgesteld ten gunste van de gemeenten die in hetzelfde geval mochten verkeren.

17. Uitvoering van de wet-Brunfaut. Een commissielid meent dat de primaire behoeften veranderd zijn en dat de infrastructuur ook een zeker aantal sociaal-culturele voorzieningen moet omvatten, zoals: recreatieparken, rustbanken voor bejaarden, enz.

Il demande qu'on enquête sur la situation exacte et qu'on voie si l'organisation d'une sorte de centre de « dispatching » ne pourrait imposer cette nécessaire coordination aux diverses régies.

Dans sa réponse, le Ministre rappelle que si les crédits réservés à l'infrastructure des quartiers d'habitations sociales prévues pour 1975 sont comme en 1974 de 2.400 millions, on ne peut perdre de vue qu'en 1974, ceux-ci n'ont été libérés qu'à concurrence de 85 p.c., alors qu'il le seront à 100 p.c. en 1975. En outre, il convient de ne pas perdre de vue qu'une tranche conjoncturelle supplémentaire de 10 p.c. est susceptible d'être engagée en 1975.

L'administration a toujours été soucieuse d'assurer la plus grande coordination possible à tous les stades de la construction et de l'aménagement du quartier d'habitations sociales.

Il est vraisemblable par ailleurs que dans l'avenir, il sera de plus en plus fréquemment fait application du paragraphe 2 de l'article 33 du Code du logement, modifié par la loi du 2 août 1973, aux termes duquel les organismes de construction d'habitations sociales pourront être autorisés à exécuter eux-mêmes les travaux d'infrastructure.

Cette décentralisation effective aura pour conséquence de rapprocher au maximum le maître d'œuvre de toutes les instances intéressées et de lui permettre d'assurer la coordination des diverses réalisations dans les meilleures conditions.

15. On entend dire qu'il n'y aurait plus, en matière de logement social, d'énormes besoins à satisfaire, mais que les citoyens réclameraient des logements de meilleure qualité, assurant plus de confort.

Un membre tient à affirmer que, dans le Limbourg, il y a encore une forte demande quantitative.

Dans sa réponse le Ministre signale que le Gouvernement envisage d'augmenter les possibilités des sociétés de logement.

16. Code du logement, article 69. Appliquant une politique de lutte contre les taudis, certaines communes ont acheté la superstructure sans devenir propriétaire du sol. La section néerlandophone de la Cour des comptes, dans ces cas, a refusé d'accorder son visa. Quand une solution interviendra-t-elle?

Dans sa réponse le Ministre signale que le 18 octobre 1974, le Gouvernement a pris une délibération priant la Cour des comptes de viser avec réserve les ordonnances émises au nom des communes de Neerpelt, de Koersel, de Desselgem et de Beringen.

Un même projet de délibération sera pris en faveur des communes qui seraient encore dans le cas.

17. Exécution de la loi Brunfaut. Un membre croit que les besoins primaires ont évolué et qu'il devraient également comprendre un certain nombre d'équipements socio-culturels: parcs récréatifs, bancs pour les vieilles personnes, etc.

Hij vraagt natuurlijk niet dat die voorzieningen weelderig zouden zijn, maar hij wil de aandacht van de Minister enkel vestigen op de mogelijke verbeteringen.

Het antwoord op de vraag van het geachte lid, aldus de Minister, ligt vervat in de tekst van paragraaf 1, tweede lid, van artikel 33 van de Huisvestingscode, zoals die werd gewijzigd bij de wet van 2 augustus 1973.

Immers, op grond van deze tekst kan de Koning, op advies van het Nationaal Instituut voor Huisvesting, buiten de kosten van wegenwerken en terreinaanleg rond de woningen (met inbegrip van de beplantingen), ook de kosten van andere gemeenschappelijke infrastructuurvoorzieningen evenals van installaties of gebouwen van sociaal en cultureel belang ten laste van de Staat leggen.

Het in de begroting opgenomen bedrag aan kredieten is echter nauwelijks voldoende om de kosten van wegenwerken en terreinaanleg te bestrijden, zodat het vooralsnog niet mogelijk was te denken aan de uitvoering van bedoelde bepaling.

Thans echter wordt er op de onderscheiden regerings-niveaus een ontwerp van koninklijk uitvoeringsbesluit onderzocht dat de wijze van financiering van de wegenwerken en de terreinaanleg rond de woningen zal regelen.

Dat ontwerp zal de financiering mogelijk maken van het plaatsen van banken voor bejaarden, van het aanleggen van speelterreinen voor kinderen, enz.

Artikelsgewijze bespreking.

Artikel 24 van de ontwerp-begroting.

Artikel 24 van de begroting heeft het over de indienstneming van contractpersoneel. Daartegenover staat dat de contracten van verschillende ambtenaren niet werden hernieuwd. Hoe kan men deze contradictie uitleggen?

Dit artikel werd volgens de Minister op aanvraag van het Rekenhof in de begroting opgenomen in toepassing van een regeringsbeslissing die 5 à 6 jaar geleden werd genomen. Dit artikel is enkel van belang voor werknemers uit de privé-sector die tengevolge van de sluiting van bepaalde kolenmijnen werden ontslagen.

De Regering had besloten aan deze mensen bepaalde prioriteiten te verlenen opdat de diensten die zich met de sluitingen van de kolenmijnen bezighouden, zich de medewerking zouden kunnen verschaffen van hoog gekwalificeerde deskundigen, zonder dat deze aan de aanwervingsvoorwaarden van de Staat, o.a. de leeftijd, voldoen.

Tot op heden hebben een twintigtal personen het genot gehad van deze maatregel.

Artikel 11.04 van de ontwerp-begroting.

Indien men de kredieten van artikel 11.04, betreffende de diverse toelagen voor het Rijkspersoneel, vergelijkt met die van 1974, dan stelt men vast dat het bedrag ervan voor de centrale diensten nagenoeg verdrievoudigd en voor de provinciale diensten verdubbeld is. Hoe kan men dergelijke aangroei verklaren?

Le membre ne demande évidemment pas que ces équipements soient luxueux, mais il voudrait attirer l'attention du Ministre sur les améliorations possibles.

Dans sa réponse, le Ministre signale que la réponse à cette question se trouve dans le texte du paragraphe 1^{er}, deuxième alinéa de l'article 33 du Code du logement, tel qu'il a été modifié par la loi du 2 août 1973.

En effet, ce texte permet au Roi, sur avis de l'Institut national du logement, de mettre à charge de l'Etat, outre le coût des travaux de viabilité et de l'aménagement des abords communs des habitations — en ce compris les plantations — le coût d'autres équipements communs d'infrastructure ainsi que des installations ou des constructions à caractère d'intérêt social ou culturel.

Le montant des crédits prévus au budget permettant à peine de faire face au coût des travaux de viabilité et d'aménagement des abords, il n'a pas encore été possible d'envisager l'exécution de cette disposition.

Un projet d'arrêté royal d'exécution, actuellement à l'examen aux différents niveaux gouvernementaux, doit régler les modalités de financement des travaux de viabilité et d'aménagement des abords communs des habitations.

Ce dernier projet permettra de financer entre autres l'installation de bancs pour vieilles personnes, d'aires de jeux pour les enfants, etc.

Discussion des articles.

Article 24 du projet de budget.

L'article 24 du budget parle de recrutement de contractuels alors qu'on ne renouvelle pas les contrats de plusieurs agents. Comment peut-on expliquer cette contradiction?

D'après le Ministre, c'est à la demande de la Cour des comptes que cet article a été inscrit au budget et ce, en application d'une décision du Gouvernement qui date d'environ 5 à 6 ans. Il ne concerne, en fait, que des agents du secteur privé, employés dans les charbonnages et licenciés à la suite de la fermeture de ceux-ci.

Le Gouvernement avait décidé de leur accorder certaines priorités afin que les services chargés de s'occuper des fermetures puissent s'adjoindre les experts les mieux qualifiés sans que ceux-ci répondent toujours aux normes de recrutement en vigueur à l'Etat, notamment en ce qui concerne leur âge.

Jusqu'à ce jour, une vingtaine de personnes ont bénéficié de cette mesure.

Article 11.04 du projet de budget.

Si l'on compare les crédits inscrits sous l'article 11.04, allocations généralement quelconques au personnel de l'Etat, avec ceux de 1974, on constate que pour les services centraux la somme a pratiquement triplé et pour les services provinciaux, elle a doublé. Quelle est l'explication d'un tel accroissement?

Het gaat hier volgens de Minister om een schijnbare vermeerdering, die haar oorsprong vindt in de invoering van het systeem van de eenheidsbegroting. Kredieten welke voordien in de buitengewone begroting opgenomen waren, zijn nu als gewone uitgaven onder dit artikel samengebracht, zo b.v. de speciale produktiviteitstoelagen voor de burgerlijke ingenieurs en ander technisch personeel.

Artikel 32.01 van de ontwerp-begroting.

De Minister van Openbare Werken verstrekke de onderstaande gegevens :

« Uit de overeenkomst die op 31 december 1958 tussen de Belgische Staat en de « Intercommunale Maatschappij van de Linkerscheldeover », afgekort « I.M.A.L.S.O. », werd gesloten, blijkt dat de Staat zich ertoe heeft verbonden een vaste jaarlijkse subsidie van 35 miljoen, gekoppeld aan het indexcijfer der consumptieprijzen, te betalen ter vervanging van het tolgeld dat door de gebruikers van de Scheldetunnel vroeger betaald moest worden.

Door de opeenvolgende stijgingen van de index bedroeg de subsidie 57.514.188 frank (index 1,1951) op 1 januari 1974.

De maatschappij I.M.A.L.S.O., die met het beheer der tunnels (een voor wagens en een voor voerders) en met de ontsluiting van de Linkeroever belast is, moet jaarlijks 50 miljoen terugbetalen als vergoeding voor de kosten der geldschietters, te weten enerzijds de Staat (voor 50 pct.) en anderzijds de provincie Antwerpen, de stad Antwerpen en de provincie Oost-Vlaanderen (samen eveneens voor 50 pct.). »

Artikelen 71.04 en 72.10 van de ontwerp-begroting.

De Regering heeft op 12 december 1969 besloten 400 miljoen ter beschikking van het departement van Openbare Werken te stellen om een voor de Raad van Ministers der Europese Gemeenschappen bestemd gebouw op te richten.

Dit krediet werd gesplitst als volgt :

Artikel 71.04 : 185 miljoen voor de aankoop van de nodige gronden.

Artikel 72.10 : 215 miljoen voor de oprichting van het gebouw.

De voor de aankoop van gronden bestemde kredieten zijn opgebruikt.

Wat de oprichting van het gebouw betreft, wacht het departement thans op de definitieve beslissing van de Europese Gemeenschappen.

Aangaande het Egmontpaleis zij opgemerkt dat dit ingericht is om er nationale en internationale conferenties te houden, en niet geschikt is om er administratieve diensten die deel uitmaken van de Raad van Ministers der Europese Gemeenschappen in onder te brengen.

Artikel 660.2.A van de ontwerp-begroting.

Op artikel 660.2.A zijn uitgaven uitgetrokken voor het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout en meer

D'après le Ministre, cet accroissement n'est qu'apparent et provient de l'adoption du système de budget unique. Des crédits, qui précédemment figuraient au budget extraordinaire, sont actuellement regroupés en dépenses courantes sous cet article, ainsi par exemple, les allocations spéciales de productivité aux ingénieurs civils et autre personnel technique.

Article 32.01 du projet de budget.

Le Ministre des Travaux publics a donné les précisions suivantes :

« Comme il ressort de la Convention du 31 décembre 1958 passée entre l'Etat belge et l'« Intercommunale Maatschappij van de Linkerscheldeover », en abrégé « I.M.A.L.S.O. », l'Etat s'est engagé à payer un subside forfaitaire annuel de 35 millions lié à l'indice des prix à la consommation en remplacement du péage auquel étaient soumis les utilisateurs du tunnel sous l'Escaut.

Vu les hausses successives de l'index, le montant des subsides s'élevait à 57.514.188 francs (index 1,1951) au 1^{er} janvier 1974.

I.M.A.L.S.O., chargé de la gestion des tunnels (un pour voitures, un pour piétons), de la mise en valeur des terrains situés sur la rive gauche, doit rembourser, chaque année, 50 millions afin de défrayer les bailleurs de fonds à savoir d'une part l'Etat pour 50 p.c., d'autre part la province d'Anvers, la ville d'Anvers et la province de Flandre orientale pour les 50 p.c. restants. »

Articles 71.04 et 72.10 du projet de budget.

Le Gouvernement en date du 12 décembre 1969 a pris la décision de mettre 400 millions à la disposition du département des Travaux publics afin de construire un bâtiment destiné au Conseil des Ministres de la C.E.E.

Ce crédit a été scindé comme suit :

Article 71.04 : 185 millions pour l'achat des terrains nécessaires.

Article 72.10 : 215 millions pour la construction du bâtiment.

Les crédits destinés à l'acquisition des terrains sont complètement épuisés.

Pour l'érection du bâtiment, le département attend actuellement la décision définitive des communautés européennes.

En ce qui concerne le Palais d'Egmont, celui-ci est aménagé dans le but d'y tenir des conférences nationales et internationales et il ne convient pas pour l'hébergement des services administratifs qui font partie du Conseil des Ministres de la C.E.E.

Article 660.2.A du projet de budget.

A l'article 660.2.A sont prévues des dépenses du laboratoire de Recherches hydrauliques à Borgerhout en vue des études

bepaald voor studies tot verbetering van de bevaarbaarheid van het zeevak van de Zairestroom. Waarop slaat dit krediet juist ?

De Minister van Openbare Werken antwoordt dat in het kader van de akkoorden voor ontwikkelingssamenwerking tussen België en de Republiek Zaïre het Bestuur der Waterwegen van ons Ministerie van Openbaar Werken belast werd met de studies tot verbetering van de bevaarbaarheid van het zeevak van de Zairestroom. Hiervoor is o.a. de bouw van een schaalmodel, na voorafgaande uitvoering van opmetingen in Zaïre, vereist.

De kosten welke deze studies meebrengen vallen ten laste van de Dienst voor Ontwikkelingssamenwerking.

Artikel 533-01 van de ontwerp-begroting van het Wegenfonds.

1. Sommige commissieleden hebben voorgesteld onder de rubriek « Provincie Oost-Vlaanderen » (blz. 198 van de begroting) een krediet van 100 miljoen uit te trekken voor de weg 58 — Oudenaarde-Ronse. Daar de Minister van Openbare Werken verklaarde dat de onteigeningen in 1975 zullen beginnen en dat die werken zullen worden opgenomen in de begroting 1976, werd het voorstel ingetrokken.

2. Een ander commissielid stelde voor onder dezelfde rubriek een krediet van 50 miljoen uit te trekken voor de weg 726 — nijverheidsweg ten westen van het kanaal Gent-Terneuzen. Aangezien de Minister van Openbare Werken bevestigde dat die werken zullen voorkomen in een programma van het Wegenfonds 1976, werd ook dit voorstel ingetrokken.

SLOTBESCHOUWINGEN.

Tot besluit van dit onderzoek van de begroting 1975 door de Commissie voor de Openbare Werken meent uw verslaggever enkele beschouwingen te mogen formuleren die betrekking hebben, hetzij op het te voeren beleid, hetzij op de inkleiding van de begroting.

1. De huidige begroting heeft betrekking op het beleid van verscheidene leden van de Regering; zij handelt over bepaalde materies die geheel of ten dele regionaliseerbaar zijn.

De respectieve bevoegdheden van de verschillende ministers en staatssecretarissen werden omschreven bij besluit van het ministerieel comité van 21 december 1974. Het gedeelte, in bepaalde begrotingsposten, van wat geregionaliseerd is en van wat het niet is, blijft evenwel nog vast te stellen.

2. Het is volstrekt noodzakelijk dat de nodige instrumenten ter beschikking komen om te kunnen beoordelen of de investeringen voorzien in de behoeften van het land.

Thans is deze beoordeling zeer moeilijk :

A. Daar er geen plan bestaat over verscheidene jaren. 1975 is het laatste jaar van het vijfjarenplan 1971-1975.

pour l'amélioration de la navigabilité du bief maritime du fleuve Zaïre. Que recouvre exactement ce crédit ?

Dans sa réponse le Ministre des Travaux publics signale que, dans le cadre des accords de coopération entre la Belgique et la République du Zaïre, le Ministère belge des Travaux publics — Administration des Voies hydrauliques — a été chargé des études pour l'amélioration de la navigabilité du bief maritime du fleuve Zaïre. Ces études entraînent entre autres la construction d'un modèle réduit au Laboratoire de Recherches hydrauliques de l'Etat à Borgerhout, après exécution des levées et mesures préalables au Zaïre.

Les frais de ces études sont supportés par les crédits dont dispose l'Office de Coopération au Développement.

Article 533.01 du projet de budget du Fonds des Routes.

1. Des membres ont proposé d'insérer, sous la rubrique « Province de Flandre orientale » (p. 198 du budget), un crédit de 100 millions pour la route 58 — Audenaarde-Renaix. Le Ministre des Travaux publics ayant déclaré que les expropriations commenceront en 1975 et que ces travaux seront prévus au budget de 1976, la proposition a été retirée.

2. Un autre membre a proposé d'insérer, sous la même rubrique, un crédit de 50 millions pour la route 726 — route industrielle à l'ouest du canal Gand-Terneuzen. Le Ministre des Travaux publics ayant confirmé que ces travaux seront repris à un programme du Fonds des Routes 1976, la proposition a également été retirée.

CONSIDERATIONS FINALES.

En terminant cet examen du budget 1975 par la Commission des Travaux publics, le rapporteur croit pouvoir formuler quelques considérations qui ont trait, soit à la politique à suivre, soit à la présentation du budget.

1. Le budget actuel concerne la politique de plusieurs membres du Gouvernement; il concerne certaines matières régionalisables en tout ou en partie.

Les compétences respectives des différents ministres et secrétaires d'Etat ont été délimitées par la décision du comité ministériel du 21 décembre 1974. Il reste à déterminer la part, dans certains postes du budget, de ce qui est régionalisé et de ce qui ne l'est pas.

2. Il est indispensable de mettre en place les instruments permettant de juger de l'adéquation des investissements aux besoins du pays.

A l'heure actuelle, cette appréciation est extrêmement difficile à faire :

A. En l'absence d'un plan portant sur plusieurs années.

1975 est la dernière année du plan quinquennal 1971-1975.

Men kan deze begroting 1975 niet beoordelen, dan met inachtneming van :

a) haar plaats in de uitvoering van het plan 1971-1975.

De Minister heeft de Commissie een tabel ter hand gesteld met opgave van het percentage van uitvoering, in elke grote rubriek.

Die tabel vertoont evenwel twee leemten :

— het gaat om een percentage van gedane uitgaven ten opzichte van de geraamde uitgaven.

Men zou echter moeten weten of, en zo ja, in hoever de voorziene werken zijn uitgevoerd.

— de uitvoeringspercentages zijn algemene percentages per grote rubriek.

Zij maken het niet mogelijk na te gaan hoe de stand van de werken is in de afdelingen binnen die rubrieken, bij voorbeeld de stand van deze of gene autoweg of van dit of dat kanaal ten opzichte van de ramingen in het vijfjarenplan.

Die gegevens moeten eerlang verzameld kunnen worden ter beoordeling van de latere prioriteiten. Het zou normaal zijn dat de werken waarin het plan 1971-1975 voorziet en die thans nog niet zijn uitgevoerd, voorrang krijgen.

b) haar voortzetting in een nieuw vijfjarenplan 1976-1980 dat wij nog niet bezitten.

Dat plan is in voorbereiding. Wij menen dat het nieuwe plan in een nabije toekomst aan uw Commissie zou moeten worden voorgelegd; de materie van Openbare Werken is van die aard dat het zeer moeilijk valt de werken, gepland voor een jaar, te beoordelen zonder te weten wat voorzien is voor de volgende jaren.

B. Daar er geen instrument bestaat dat de mogelijkheid biedt het nut en de economische rendabiliteit te vergelijken van de verschillende activiteitssectoren en van de geplande werken.

In de begroting van Openbare Werken hebben de belangrijkste sectoren de volgende percentages :

Rijkswegen en autowegen : 40 pct.

Volkswoningen : 28 pct.

Havens, kanalen en waterwegen : 14 pct.

Rijksgebouwen : 5 pct.

Is deze verhouding in overeenstemming met het economisch nut ? Wij kunnen nergens op steunen om dit te beweren.

Ook binnen de verschillende sectoren hebben wij geen nauwkeurige instrumenten die ons in staat stellen de rendabiliteit te beoordelen van een bepaalde investering of van een bepaalde weg, bij voorbeeld ten opzichte van een andere. In het hoofdstuk dat gewijd is aan de wegen en autowegen hebben wij aangetoond dat wij in dit opzicht een achterstand hebben op verscheidene buurlanden.

On ne peut juger de ce budget 1975 qu'en tenant compte :

a) de sa place dans la réalisation du plan 1971-1975.

Le Ministre a communiqué à la Commission un tableau indiquant, pour chaque grande rubrique le pourcentage de la réalisation.

Ce tableau présente cependant deux lacunes :

— Il s'agit d'un pourcentage de dépenses réalisées par rapport aux dépenses prévues.

Il faudrait savoir si, en fait, les travaux prévus ont été réalisés, et dans quelle mesure.

— Les pourcentages de réalisation sont globaux, par grandes rubriques.

Ils ne permettent pas de voir l'état d'avancement des divisions à l'intérieur de ces rubriques, par exemple, de l'état d'avancement de telle autoroute ou de tel canal par rapport aux prévisions du plan quinquennal.

Il est nécessaire que ces renseignements soient obtenus prochainement afin de pouvoir juger des priorités ultérieures. Il serait normal que les travaux prévus dans le plan 1971-1975 et non réalisés actuellement, bénéficient d'une priorité.

b) de sa continuation dans un nouveau plan quinquennal 1976-1980, que nous ne possédons pas.

Ce plan est en préparation. Nous estimons que le nouveau plan devrait être soumis à votre Commission dans un avenir proche; la matière des Travaux publics est telle qu'il est extrêmement difficile de juger les travaux prévus pour une année sans connaître ce qui est prévu pour les années suivantes.

B. En l'absence d'un instrument permettant de comparer l'utilité et la rentabilité économique des divers secteurs d'activités et des divers travaux prévus.

Dans le budget des Travaux publics, le pourcentage pris par les principaux secteurs est le suivant :

Routes de l'Etat et autoroutes : 40 p.c.

Quartiers d'habitations sociales : 28 p.c.

Port, canaux et voies navigables : 14 p.c.

Bâtiments de l'Etat : 5 p.c.

Cette proposition est-elle justifiée par une utilité économique correspondante ? Rien ne nous permet de le dire.

De même, à l'intérieur des différents secteurs, nous ne disposons pas d'instruments précis nous permettant de juger de la rentabilité de tel investissement, de telle route, par exemple, par rapport à telle autre. Au chapitre consacré aux routes et autoroutes, nous avons montré qu'à cet égard, nous étions en retard sur plusieurs pays voisins.

C. Bij ontstentenis van een mogelijke vergelijking met de investeringen van andere departementen.

Zo lijkt het bij voorbeeld duidelijk dat een globaal onderzoek zou moeten worden gewijd aan het investeringsbeleid van de Ministers van Openbare Werken en van Verkeerswezen.

Er bestaat een grotere verwantschap tussen de investeringen voor wegenbouw en die van de spoorwegen dan tussen de eerstgenoemde en die voor de rijksgebouwen.

Dit algemeen onderzoek is des te noodzakelijker daar sommige beslissingen van de Minister van Verkeerswezen, zoals de beperking van het toegelaten gewicht van de voertuigen of de organisatie van het stedelijk vervoer, de beslissingen van de Minister van Openbare Werken inzake wegenaanslag rechtstreeks beïnvloeden.

Wij hebben er reeds op gewezen dat het beginsel van een gezamenlijke vergadering van de Commissies van Openbare Werken en van Verkeerswezen aanvaard werd.

Deze vergadering zou niet louter accidenteel mogen zijn. Er dient te worden gestreefd naar een beter gecoördineerd beleid tussen die departementen. Het is niet zeker dat een ministerieel comité voor investeringen het geschikte instrument daarvoor zou zijn.

3. De begroting van Openbare Werken en de vijfjarenplannen van dat ministerie zouden moeten worden onderzocht in het licht van een globaal investeringsplan opgesteld door het Planbureau en goedgekeurd door het Parlement.

Men mag aannemen dat het voor de begroting van Openbare Werken van essentieel belang zou zijn een of meer tabellen op te stellen waarin de vooruitzichten van het Plan zijn aangegeven met betrekking tot zaken waarvoor Openbare Werken bevoegd is, de verwezenlijkingen van de voorgaande jaren worden vergeleken met de vooruitzichten van het Plan en waarin de ingediende begroting met dezelfde vooruitzichten wordt vergeleken.

Dit geldt voor de inkleding van de volgende begrotingen.

4. Het is wenselijk dat bepaalde belangrijke opties zo spoedig mogelijk worden genomen.

Dit is onder meer het geval voor de zeehavens.

Zouden havens, gelegen binnen zulk een kleine ruimte, en omgeven door buitenlandse havens die schepen met hogere tonnemaat kunnen ontvangen, geen gespecialiseerde functies moeten hebben?

Zou men, op grond van die specialisering, niet voor de eerstvolgende tien jaar de tonnemaat moeten bepalen van de schepen die elk van onze grote havens zou moeten kunnen aandoen en welke werken diensgevolge moeten worden uitgevoerd.

Dit is een voorbeeld.

Er zijn nog andere gebieden waar een keuze moet worden gemaakt, een keuze die ons beleid op lange termijn zal bepalen.

C. En l'absence d'une comparaison possible avec les autres investissements effectués par l'Etat dans d'autres départements.

Il paraît bien évident, par exemple, qu'il faudrait, au point de vue des investissements, faire un examen global de la politique des Ministres des Travaux publics et des Communications.

Il y a plus de parenté entre les investissements routiers et ceux des chemins de fer qu'entre les investissements routiers et ceux relatifs aux bâtiments de l'Etat.

Cet examen commun est d'autant plus nécessaire que des décisions dépendant du Ministre des Communications, comme celle de la limitation du poids des véhicules ou de l'organisation des transports urbains, ont une incidence directe sur les décisions à prendre par le Ministre des Travaux publics en matière routière.

Nous avons dit que le principe d'une réunion commune des Commissions des Travaux publics et des Communications avait été admis.

Cette réunion commune ne devrait pas être purement accidentelle. Il faut mettre sur pied les instruments d'une politique beaucoup plus coordonnée entre ces départements. Il n'est pas sûr qu'un Comité ministériel des investissements soit un instrument adéquat.

3. L'examen du budget des Travaux publics, et des plans quinquennaux de ce ministère, devrait se faire en tenant compte du plan global d'investissement établi par le Bureau du Plan et approuvé par le Parlement.

On peut penser qu'un élément essentiel d'un budget des Travaux publics devrait consister en un ou des tableaux montrant les prévisions du Plan dans les matières de la compétence des Travaux publics, comparant les réalisations des années antérieures avec les prévisions du Plan, et comparant le budget présenté avec les mêmes prévisions.

Ceci est valable pour la présentation des budgets ultérieurs.

4. Il est désirable que certaines options importantes soient prises au plus tôt.

Il en est ainsi notamment pour nos ports de mer.

Des ports répartis sur un espace aussi restreint, entourés par des ports étrangers pouvant accueillir des bateaux de tonnage supérieur, ne devraient-ils pas avoir des fonctions spécialisées?

Sur la base de ces spécialisations, ne faudrait-il pas déterminer, pour les dix années à venir, l'importance des bâtiments que chacun de nos grands ports devrait pouvoir accueillir et, par voie de conséquence, la nature des travaux à y effectuer?

C'est un exemple.

Il existe d'autres domaines où des choix doivent être faits, choix qui engageront notre politique à longue échéance.

5. Ten slotte, wat die keuze betreft, mag men het huidige streven niet uit het oog verliezen, dat gericht is op verbetering van het welzijn en bescherming van het leefmilieu.

De politiek van Openbare Werken en die van Ruimtelijke Ordening zijn hier rechtstreeks bij betrokken.

De tracés van de autowegen en wegen mogen niet meer uitsluitend gekozen worden in het licht van het economisch rendement; de bescherming van de landbouwgrond, van de bossen, de landschappen zijn evenveel factoren die hoe langer hoe beslissender worden, zelfs ten koste van langere trajecten of van hogere uitgaven.

Die ideeën vinden steeds meer ingang bij het publiek. Heel wat technici staan er nog afkerig tegenover; maar het is de taak van de politieke verantwoordelijken ze te doen zegeviereren.

Dit geldt stellig nog meer voor de ruimtelijke ordening. De uiteenzettingen van de departementshoofden hebben aangetoond dat zij met die geest bezielde zijn. De opmerkingen van sommige commissieleden, die vroegen om de landschappen, bedreigd door kampeergelegenheden te beschermen, toonden aan dat het Parlement aandacht besteedt aan dat aspect.

Conclusie.

De begroting voor 1975 lijkt een zeer evenwichtige begroting voor zover de zeer onvolmaakte meetinstrumenten die beschikbaar zijn ons in staat stellen dat te beoordelen.

Opdat de Commissie voor de Openbare Werken in de loop van dit jaar haar samenwerking met de betrokken departementen zou kunnen voortzetten moeten er nog een aantal dingen worden gedaan.

1. De gedeeltelijke regionalisering van de begroting.

2. De vergelijking tussen de vooruitzichten van het globaal vijfjarenplan en het vijfjarenplan voor Openbare Werken (beide voor de periode 1971-1975) enerzijds en de verwezenlijkingen, de voor 1975 geplande realisaties daarin begrepen, anderzijds.

Dit zou voortaan moeten te vinden zijn in de stukken die bij de begroting van Openbare Werken worden gevoegd.

3. De vaststelling van een vijfjarenplan voor Openbare Werken voor de periode 1976-1980.

4. Een verbetering van de verkeersstatistiek.

5. Een gezamenlijk onderzoek, door de Commissies voor de Openbare Werken en voor het Verkeerswezen, van het probleem van de beperking van het gewicht der voertuigen en van de eisen waaraan onze wegen en autosnelwegen moeten voldoen.

5. Enfin, et dans l'optique de ces choix, l'on ne peut perdre de vue l'évolution actuelle qui tend à améliorer la qualité de la vie et à sauvegarder l'environnement.

La politique des Travaux publics et celle de l'Aménagement du territoire sont ici directement concernées.

Le choix des tracés d'autoroutes et des routes ne peut plus se faire uniquement sur la base du rendement économique; la sauvegarde des terres de culture, celle des forêts, la protection des sites sont autant de facteurs de plus en plus déterminants, même au prix de trajets plus longs ou de coûts plus élevés.

Ces idées sont de plus en plus admises dans le public; nombre de techniciens y sont encore réfractaires; il appartient aux responsables politiques de les faire prévaloir.

Ceci est encore plus vrai, assurément, dans l'aménagement du territoire. Les exposés des chefs de département ont montré qu'ils avaient ce souci. Les interventions de certains commissaires, réclamant la sauvegarde de sites menacés par certaines implantations de camping, montrent que le Parlement est aussi attentif à cet aspect des choses.

Conclusions.

Le budget présenté pour l'année 1975 paraît un budget bien équilibré, pour autant que les instruments de mesure, très imparfaits, dont nous disposons, permettent d'en juger.

Pour que la Commission des Travaux publics puisse poursuivre au cours de cette année son travail de collaboration avec les départements intéressés, un certain nombre de choses devraient être faites :

1. La régionalisation partielle du budget.

2. La comparaison entre les prévisions du plan quinquennal global, celles du plan quinquennal des Travaux publics (les deux pour la période 1971-1975) et les réalisations, en ce compris celles prévues pour 1975.

Cet élément devrait dorénavant figurer dans les documents accompagnant le budget des Travaux publics.

3. La présentation d'un plan quinquennal des Travaux publics pour la période 1976-1980.

4. Une amélioration des statistiques routières.

5. Un examen commun, par les Commissions des Travaux publics et des Communications, du problème de la limitation du poids des véhicules et des caractéristiques à donner à nos routes et autoroutes.

STEMMINGEN.

De begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1975 en het wetsontwerp houdende aanpassing van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1974, zijn met 11 tegen 5 stemmen aangenomen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd door de 16 aanwezige leden.

De Verslaggever,

Ch. HANIN.

De Voorzitter,

A. BOGAERT.

VOTES.

Le budget du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1975 et le projet de loi ajustant le budget du Ministère des Travaux publics de l'année budgétaire 1974, ont été adoptés par 11 voix contre 5.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 16 membres présents.

Le Rapporteur,

Ch. HANIN.

Le Président,

A. BOGAERT.

BIJLAGE A.

ANNEXE A.

Nota van de Minister van Openbare Werken
over de regionale verdeelsleutels.

Welke regionale verdeelsleutel wordt toegepast bij :

- de gesubsidieerde werken;
- de rijkswegen;
- de autosnelwegen;
- de huisvesting;
- de waterwegen;
- de havens.

Sommige leden wensen deze verdeling te kennen in het licht van de werkelijke cijfers der jaren 1971, 1972, 1973 en 1974.

De leden gelieven hierna de werkelijke cijfers te vinden van de vastleggingen in de jaren 1971, 1972, 1973 en 1974.

1. *Gesubsidieerde werken. — Regionale verdeling van de vastleggingen* (in miljoenen frank).

Note du Ministre des Travaux publics
concernant les clés de répartition régionale.

1. Quelle clé de répartition régionale est appliquée :

- aux travaux subsidiés;
- aux routes de l'Etat;
- aux autoroutes;
- au logement;
- aux voies hydrauliques;
- aux ports ?

Des membres voudraient savoir ce que donne cette répartition lorsqu'on interroge les chiffres effectifs des années 1971, 1972, 1973 et 1974.

En annexe, les membres trouveront les chiffres effectifs des engagements contractés au cours des années 1971, 1972, 1973 et 1974.

1. *Travaux subsidiés. — Répartition régionale des engagements* (en millions de francs).

	Vlaams landsgedeelte — Région flamande		Brussel — Bruxelles		Waals landsgedeelte — Région wallonne		Niet verdeeld — Non réparti		Totaal — Total
1971	2.621	52,6 %	421	8,4 %	1.944	39, - %	—	—	4.986
1972	3.378	59,7 %	220	3,9 %	2.064	36,4 %	—	—	5.662
1973	2.642	47,6 %	443	8, - %	2.466	44,4 %	—	—	5.551
1974 (30-11)	1.850	51,2 %	109	3, - %	1.630	45,1 %	26	0,7 %	3.615

N.B. De hiervoren vermelde cijfers omvatten :

- de gesubsidieerde werken op de buitengewone uitgaven;
- de wet Brunfaut (art. 73.10);
- de culturele artikelen;
- Artikel 600.03 (provinciale- en gemeentescholen) (jaren 1971, 1972 en 1973);
- financiering door het Gemeentekrediet.

N.B. Les chiffres repris ci-dessus comprennent :

- les travaux subsidiés des dépenses extraordinaires;
- la loi Brunfaut (art. 73.10);
- les articles culturels;
- article 600.03 (écoles provinciales et communales) (années 1971, 1972 et 1973);
- Financement par le Crédit communal.

2. Rijkswegen. — Regionale verdeling van de vastleggingen (in miljoenen frank). 2. Routes de l'Etat. — Répartition régionale des engagements (en millions de francs).

	Vlaams landsgedeelte — Région flamande	Brussel — Bruxelles	Waals landsgedeelte — Région wallonne	Niet verdeeld — Non réparti	Totaal — Total
1971					
Wegenfonds. — <i>Fonds des Routes</i> .	1.308	410	1.343	—	3.061
Buitengewone uitgaven. — <i>Dépenses extraordinaires</i>	633	44	827	—	1.504
	1.941 42,5 %	454 10, - %	2.170 47,5 %	—	4.565
1972					
Wegenfonds. — <i>Fonds des Routes</i> .	1.893	281	1.491	—	3.665
Buitengewone uitgaven. — <i>Dépenses extraordinaires</i>	935	53	1.027	—	2.015
	2.828 49,8 %	334 5,9 %	2.518 44,3 %	—	5.680
1973					
Wegenfonds. — <i>Fonds des Routes</i> .	2.102	490	2.506	—	5.098
Buitengewone uitgaven. — <i>Dépenses extraordinaires</i>	154	6	134	—	294
	2.256 41,8 %	496 9,2 %	2.640 49, - %	—	5.392
1974 (30-11)					
Wegenfonds. — <i>Fonds des Routes</i> .	2.023	355	2.922	705 (A.E.E.)	6.005
Buitengewone uitgaven. — <i>Dépenses extraordinaires</i>	65	13	95	—	173
	2.088 33,8 %	368 6, - %	3.017 48,8 %	705 11,4 %	6.178

3. Autosnelwegen. — Regionale verdeling van de vastleggingen (in miljoenen frank). 3. Autoroutes. — Répartition régionale des engagements (en millions de francs).

	Vlaams landsgedeelte — Région flamande	Waals landsgedeelte — Région francophone	Niet verdeeld — Non réparti	Totaal — Total
1971				
Wegenfonds. — <i>Fonds des Routes</i>	3.971	4.571	—	8.542
E3	2.352	—	—	2.352
E5	—	—	3.472	3.472
E39	1.500	—	—	1.500
E9 en/et E40	—	2.870	—	2.870

	Vlaams landsgedeelte — <i>Région flamande</i>		Waals landsgedeelte — <i>Région francophone</i>		Niet verdeeld — <i>Non réparti</i>		Totaal — <i>Total</i>
Intercommunale Charleroi. — <i>Intercommunale Charleroi</i>	—		428		—		428
Intercommunale West-Vlaanderen. — <i>Intercommunale Flandre occidentale</i>	111		—		—		111
	7.934	41,2 %	7.869	40,8 %	3.472	18,- %	19.275
1972							
Wegenfonds. — <i>Fonds des Routes</i>	4.140		4.094		—		8.234
E3	3.200		—		—		3.200
E5	—		—		3.200		3.200
E39	1.000		—		—		1.000
E9 en/et E40	—		3.200		—		3.200
Intercommunale Brussel. — <i>Intercommunale Bruxelles</i>	—		—		1.775		1.775
Intercommunale Charleroi. — <i>Intercommunale Charleroi</i>	—		1.500		—		1.500
Intercommunale West-Vlaanderen. — <i>Intercommunale Flandre occidentale</i>	1.225		—		—		1.225
	9.565	41,- %	8.794	37,7 %	4.975	21,3 %	23.334
1973							
Wegenfonds. — <i>Fonds des Routes</i>	2.267		3.547		—		5.814
E3	1.500		—		—		1.500
E5	—		—		1.500		1.500
E39	750		—		—		750
E9 en/et E40	—		1.838		—		1.838
Intercommunale Brussel. — <i>Intercommunale Bruxelles</i>	—		—		2.250		2.250
Intercommunale Charleroi. — <i>Intercommunale Charleroi</i>	—		1.087		—		1.087
Intercommunale West-Vlaanderen. — <i>Intercommunale Flandre occidentale</i>	1.151		—		—		1.151
	5.668	35,7 %	6.472	40,7 %	3.750	23,6 %	15.890
1974 (30-11)							
Wegenfonds. — <i>Fonds des Routes</i>	2.314		1.776		215 (A.E.E.)		4.305
E3	1.044		—		—		1.044
E5	—		—		1.360		1.360
E39	438		—		—		438
E9 en/et E40	—		1.623		—		1.623
Intercommunale Brussel. — <i>Intercommunale Bruxelles</i>	—		—		2.404		2.404
Intercommunale Charleroi. — <i>Intercommunale Charleroi</i>	—		1.591		—		1.591
Intercommunale West-Vlaanderen. — <i>Intercommunale Flandre occidentale</i>	1.065		—		—		1.065
	4.861	35,1 %	4.990	36,1 %	3.979	28,8 %	13.830

4. Huisvesting. — Regionale verdeling van de vastleggingen
(in miljoenen frank).

4. Logement. — Répartition régionale des engagements
(en millions de francs).

	Vlaams landsgedeelte — Région flamande	Brussel — Bruxelles	Waals landsgedeelte — Région wallonne	Totaal — Total
1971				
N.L.M. — S.N.L.	3.004	941	2.686	6.631
N.M.H. — S.N.T.	1.091	—	819	1.910
	4.095 48,- %	941 11,- %	3.505 41,- %	8.541
1972				
N.L.M. — S.N.L.	4.127	1.220	3.515	8.862
N.M.H. — S.N.T.	1.541	—	1.109	2.650
	5.668 49,2 %	1.220 10,6 %	4.624 40,2 %	11.512
1973				
N.L.M. — S.N.L.	5.214	1.233	3.183	9.630
N.M.H. — S.N.T.	1.641	—	1.201	2.842
	6.855 55,- %	1.233 9,9 %	4.384 35,1 %	12.472
1974 (30-11)				
N.L.M. — S.N.L.	4.277	1.225	2.748	8.250
N.M.H. — S.N.T.	1.258	—	899	2.157
	5.535 53,2 %	1.225 11,8 %	3.647 35,- %	10.407

5. Waterwegen. — Regionale verdeling van de vastleggingen
(in miljoenen frank).

Buitengewone uitgaven met uitsluiting van de artikelen 73.04 en 73.07.

5. Voies hydrauliques. — Répartition régionale des engagements
(en millions de francs).

Dépenses extraordinaires à l'exclusion des articles 73.04 et 73.07.

	Vlaams landsgedeelte — Région flamande	Brussel — Bruxelles	Waals landsgedeelte — Région wallonne	Niet verdeeld — Non réparti	Totaal — Total
1971	6.078 73,3 %	25 0,3 %	2.154 26,- %	31 0,4 %	8.288
1972	3.994 50,5 %	38 0,5 %	3.883 49,- %	—	7.915
1973	3.050 50,2 %	11 0,2 %	2.999 49,3 %	20 0,3 %	6.080
1974 (30-11)	3.556 66,3 %	7 0,1 %	1.795 33,5 %	—	5.358

6. Havens. — Regionale verdeling van de vastleggingen

(Art. 73.04 en 73.07 der buitengewone uitgaven.)

(in miljoenen frank).

6. Ports. — Répartition régionale des engagements

(Art. 73.04 et 73.07 des dépenses extraordinaires.)

(en millions de francs).

	Nederlandstalig landsgedeelte — Région néerlandophone	Franstalig landsgedeelte — Région francophone	Totaal — Total
1971	411 97,2 %	12 2,8 %	423
1972	3.857 99,9 %	3 0,1 %	3.860
1973	2.326 99,7 %	6 0,3 %	2.332
1974 (30-11)	1.565 100, - %	—	1.565

2. Welke verdeelsleutel wordt voor de begroting van Openbare Werken toegepast ?

In principe bestaat er een verdeelsleutel voor de geregionaliseerde artikelen. Het betreft 52, 39 en 9.

3. Een commissielid wenst de getotaliseerde bedragen van de voor gemeentewerken verleende toelagen te kennen :

- a) voor het Waalse gewest,
 - b) voor het Vlaamse gewest,
 - c) voor Brussel,
- (gedurende de jaren 1970, 1971, 1972 en 1973).

De bedoelde gewesten zijn die waarvan de grenzen door de wet op de voorbereidende gewestvorming zijn bepaald.

Hieronder volgt een verzamelstaat van al de door Openbare Werken verleende tegemoetkomingen in de kosten van gemeentewerken voor de genoemde jaren.

Er zij opgemerkt dat onder de rubriek « Buitengewone begroting » de krachtens artikel 33 van de Huisvestingscode verleende toelagen zijn opgenomen.

2. Quelle est la clé de répartition prévue pour le budget des Travaux publics ?

En principe, il existe une clé de répartition pour les articles régionalisés. Il s'agit de 52, 39 et 9.

3. Un membre souhaitait connaître les montants globalisés des subventions accordées au titre de subsides pour travaux communaux :

- a) pour la partie wallonne,
 - b) pour la partie flamande,
 - c) pour la région bruxelloise,
- (années 1970, 1971, 1972 et 1973).

Ces régions coïncident avec les limites attribuées aux régions par la loi sur la régionalisation préparatoire.

On trouvera ci-après un tableau résumant toutes les interventions des Travaux publics dans les travaux communaux pour les années considérées.

A noter que, sous la rubrique « Budget extraordinaire », sont repris les subsides octroyés en vertu de l'article 33 du Code du logement.

Vastleggingen gesubsidieerde werken.	Engagements travaux subsidiés.			
	Vlaams gewest — <i>Région flamande</i>	Brussel — <i>Bruxelles</i>	Waals gewest — <i>Région wallonne</i>	Totaal — <i>Total</i>
1970				
Buitengewone begroting. — <i>Budget extraordinaire</i>	764,9	42,8	598,7	1.407,1
Culturele artikelen. — <i>Articles culturels</i>	126,4	7,4	110,6	244,6
Provinciale en gemeentelijke scholen (art. 600.03). — <i>Ecoles provinciales et communales (art. 600.03)</i>	289,0	193,7	368,2	850,9
Financiering door het Gemeentekrediet. — <i>Financement par le Crédit Communal</i>	1.001,5	44,9	517,3	1.563,9
Totaal. — <i>Total</i>	2.181,8	288,8	1.594,8	4.066,5
1971				
Buitengewone begroting. — <i>Budget extraordinaire</i>	917,0	58,4	740,7	1.716,9
Culturele artikelen. — <i>Articles culturels</i>	255,5	14,7	55,3	325,7
Provinciale en gemeentelijke scholen (art. 600.03). — <i>Ecoles provinciales et communales (art. 600.03)</i>	192,5	249,7	313,4	755,7
Financiering door het Gemeentekrediet. — <i>Financement par le Crédit Communal</i>	1.255,9	97,9	834,0	2.187,9
Totaal. — <i>Total</i>	2.620,9	420,7	1.943,4	4.986,2
1972				
Buitengewone begroting. — <i>Budget extraordinaire</i>	1.448,6	114,8	1.000,2	2.564,—
Culturele artikelen. — <i>Articles culturels</i>	184,5	0,5	90,6	275,7
Provinciale en gemeentelijke scholen (art. 600.03). — <i>Ecoles provinciales et communales (art. 600.03)</i>	242,9	65,3	429,9	738,2
Financiering door het Gemeentekrediet. — <i>Financement par le Crédit Communal</i>	1.502,3	39,6	542,9	2.084,9
Totaal. — <i>Total</i>	3.378,3	220,2	2.063,6	5.662,8
1973				
Buitengewone begroting. — <i>Budget extraordinaire</i>	1.153,4	92,2	1.271,4	2.517,2
Culturele artikelen. — <i>Articles culturels</i>	103,2	2,1	76,2	181,6
Provinciale en gemeentelijke scholen (art. 600.03). — <i>Ecoles provinciales et communales (art. 600.03)</i>	206,9	154,6	300,0	661,6
Financiering door het Gemeentekrediet. — <i>Financement par le Crédit Communal</i>	1.178,0	193,8	819,0	2.190,9
Totaal. — <i>Total</i>	2.641,5	442,7	2.466,6	5.551,3

BIJLAGE B.

Nota van de Minister van Openbare Werken betreffende de uitvoeringsmaatregelen in verband met de prerégionalisering.

Wetgeving, reglementering, uitvoering.

1. Stedebouw en ruimtelijke ordening.

a) Wetgeving.

Het beheer van de goederen en van de eigendommen (Burgerlijk Wetboek) en de wetten op de onteigening blijven van nationaal belang.

De regionale Ministercomité's mogen voor volgende zaken wetgevende maatregelen voorstellen : ruimtelijke ordening en stedebouw, stadskernvernieuwing, grondbeleid, gezondmaking van industrieterreinen en van steenkolenvestigingen, economische expansie.

b) Reglementering.

Planologische voorschriften van ruimtelijke ordening blijven van nationaal belang.

De reglementaire besluiten in de andere gevallen vallen onder de regionale bevoegdheid.

c) Uitvoering.

Het nationaal beleid inzake ruimtelijke ordening valt onder de bevoegdheid van de nationale minister (art. 5 van de wet van 29 maart 1962). Dit beleid omvat met name alle materies die het regionaal belang overschrijden, zoals bijvoorbeeld : de verkeerswegen, de stuwdammen, de grote kanalen voor transportenergie (electrische leidingen, gaz- en olieleidingen, pijpleidingen), en de televerbindingen. Elk voorstel van beslissing houdende localisatie van deze infrastructuur wordt aan het betrokken regionaal ministercomité medegedeeld; eventuele opmerkingen dienen binnen veertien dagen of vóór een overeengekomen datum ingediend te worden; zo na overleg nog geen akkoord is bereikt, wordt de zaak aan de Ministerraad voorgelegd.

De planificatie op regionaal en lokaal vlak houdt rekening zowel met de nationale als de internationale imperatieven.

Al de uitvoeringsmaatregelen die betrekking hebben op geregionaliseerde wetgevende materies vallen onder regionale bevoegdheid, inzonderheid :

- de streek- en gewestplannen, de algemene- en de bijzondere plannen van aanleg, de rooiplannen (niet genoemde wegen en buurtwegen);
- de onteigeningen;
- de bouw- en verkavelingsvergunningen;
- het beroep;
- de instellingen onderworpen aan de reglementering op de arbeidsbescherming;
- het beleid inzake groenzones, uitgezonderd de uitbouw van de infrastructuur van nationaal belang;
- de stadsvernieuwing.

ANNEXE B.

Note du Ministre des Travaux publics concernant les mesures d'exécution en matière de prerégionalisation.

Législation, réglementation, exécution.

1. Urbanisme et aménagement du territoire.

a) Législation.

Le régime des biens et de la propriété (Code civil) et les lois sur l'expropriation sont du ressort national.

Dans les matières suivantes, les Comités ministériels régionaux peuvent proposer des mesures d'ordre législatif : aménagement du territoire et urbanisme, rénovation urbaine, politique foncière, assainissement des sites charbonniers et industriels désaffectés, expansion économique.

b) Réglementation.

Les prescriptions planologiques en matière d'aménagement du territoire sont du ressort national.

Les arrêtés réglementaires dans les autres matières sont du ressort régional.

c) Exécution.

La politique nationale d'aménagement du territoire est du ressort du Ministre national (art. 5 de la loi du 29 mars 1962). Cette politique comprend notamment les matières qui dépassent le niveau régional, soit par exemple : les voies de communications, les barrages, les grands canaux de transport d'énergie (lignes électriques, gazéoducs, oléoducs, pipe-lines), les télécommunications. Tout projet de décision à intervenir en matière de localisation de ces infrastructures est communiqué au comité ministériel régional intéressé; celui-ci fait connaître son désaccord éventuel dans un délai de quinze jours ou dans un délai à convenir; si le désaccord persiste après concertation, le Conseil des Ministres est saisi.

La planification au niveau régional et local tient compte des impératifs nationaux et internationaux.

Toutes les mesures d'exécution des matières législatives régionalisées sont du ressort régional et notamment :

- les plans régionaux, les plans de secteur, les plans généraux et particuliers d'aménagement, les plans d'alignement (voirie innommée et voirie vicinale);
- les expropriations;
- les permis de bâtir et de lotir;
- les recours;
- les installations soumises à la réglementation sur la protection du travail;
- la politique en matière de zones vertes autres que les équipements des infrastructures d'intérêt national;
- la rénovation urbaine.

2. Huisvesting.

Wetgeving, reglementering en uitvoering vallen onder regionale bevoegdheid. De instellingen van openbaar nut dienen herstructureerd te worden in het kader van de regionalisering; het Woningfonds van de Bond van Grote en Jonge Gezinnen van België moet aan de regionale structuren worden aangepast.

3. Gesubsidieerde werken.

a) Infrastructuur van sociale woonwijken (Wet « Brunfaut »).

Wetgeving, reglementering en uitvoering zijn geregionaliseerd.

b) Infrastructuur van de industriezones.

Idem.

c) Regentsbesluit van 2 juli 1949.

Reglementering en uitvoering zijn geregionaliseerd voor zover zij van toepassing zijn op de geregionaliseerde materies van onderhavige nota.

Voor het overige, behoud van de bevoegdheid op nationaal vlak.

2. Logement.

La législation, la réglementation et l'exécution en cette matière sont de la compétence des régions. Les organismes d'intérêt public doivent être restructurés dans le cadre de la régionalisation; le Fonds du Logement de la Ligue des Familles nombreuses de Belgique doit s'adapter aux structures régionales.

3. Travaux subsidiés.

a) Infrastructure des quartiers d'habitation sociale (Loi « Brunfaut »).

Législation, réglementation et exécution sont régionalisées.

b) Infrastructure des zones industrielles.

Idem.

c) Arrêté du Régent du 2 juillet 1949.

Réglementation et exécution régionalisée en tant qu'elles s'appliquent aux matières régionalisées reprise dans la présente note.

Pour le surplus, maintien de la compétence au niveau national.

BIJLAGE C.**Nota van de Minister van Openbare Werken
betreffende de compensatiekredieten.**

Op het stuk van de wegen constateert een commissielid dat er een aanvullend programma voor Wallonië bestaat. Waarover gaat het ?

Gelieve volledige tabellen voor de compensatiekredieten te geven :

1. programma voor Zeebrugge;
2. gedane vastleggingen;
3. kredieten ontvangen door Wallonië;
4. besteding van deze kredieten per jaar.

ANTWOORD :

Het is een programma dat met de compensatiekredieten wordt gefinancierd. Hieronder volgt trouwens de gedetailleerde opgave van die compensatiekredieten (programma en besteding).

Men kan verbaasd zijn over de tijd die nodig was om een bestemming aan die kredieten te geven. De reden is, dat daarvoor een langdurige en logge procedure moet worden gevolgd : overboeking van kredieten, overeenkomsten, koninklijke besluiten, enz. Het systeem deugt niet.

Hieronder volgt een algemeen overzicht van de besteding der compensatiekredieten :

1. Programma voor Zeebrugge :

Kredieten uitgetrokken in :

1971 : 2 miljard waarvan 1 miljard als compensatiekrediet.
1972 : 2 miljard waarvan 1 miljard als compensatiekrediet.
1973 : 2 miljard waarvan 1 miljard als compensatiekrediet.
1974 : 1 miljard.

2. Vastleggingen in :

1971 : 1.588.350.000.
1972 : 1.415.842.000.
1973 : 193.810.873.
1974 : 1.006.292.307.

3. Kredieten ontvangen door Wallonië :

Voor de begrotingsjaren 1971, 1972 en 1973 werd jaarlijks een krediet van 1 miljard toegekend, te verdelen bij een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

ANNEXE C.**Note du Ministre des Travaux publics
concernant les crédits parallèles.**

En ce qui concerne les routes, un membre a constaté qu'il existe un programme complémentaire pour la Wallonie. De quoi s'agit-il ?

Prière de donner des tableaux complets pour les crédits parallèles :

1. programme pour Zeebrugge;
2. engagements faits;
3. crédits reçus par la Wallonie;
4. affectation de ces crédits par année.

REPONSE :

Il s'agit d'un programme financé par les crédits parallèles. Vous trouverez d'ailleurs ci-joint le détail de ces crédits parallèles (programme et utilisation).

On peut s'étonner du délai qu'il a fallu pour que soient utilisés ces crédits. C'est que la procédure à suivre est longue et lourde : transferts de crédits, conventions, arrêtés royaux, etc... Ce n'est pas un bon système.

L'honorable membre trouvera ci-après un aperçu d'ensemble quant à l'utilisation des crédits parallèles :

1. Programme pour Zeebrugge :

Crédits prévus en :

1971 : 2 milliards dont un milliard de crédit compensatoire.
1972 : 2 milliards dont un milliard de crédit compensatoire.
1973 : 2 milliards dont un milliard de crédit compensatoire.
1974 : 1 milliard.

2. Engagements faits en :

1971 : 1.588.350.000.
1972 : 1.415.842.000.
1973 : 193.810.873.
1974 : 1.006.292.307.

3. Crédits reçus par la Wallonie :

Pour les années budgétaires 1971, 1972 et 1973 il a été accordé un crédit d'un milliard pour chaque année à répartir par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

4. Bestemming van die kredieten per jaar.

Compensatiekredieten 1971 : deze kredieten werden uitgetrokken op vier artikelen van de begroting van Openbare Werken, te weten :

artikel 73.03 : waterlopen;

artikel 73.19 : bouwen en moderniseren van wegen in Wallonië;

artikel 01.01 : uitgaven voor de aanleg van industrieterreinen in Wallonië;

artikel 01.04 : uitgaven voor de aanleg, verbetering en onderhoud van provinciale en gemeentelijke toeristische wegen, alsmede van terreinen voor toeristische accommodatie.

Vastleggingen :

	Verdeling van de kredieten	1971	1972	1973	1974	Beschik- baar
Art. 73.03	265	184	81	—	—	—
Art. 73.19	433,5	257,4	158,6	16,1	1,4	—
Art. 01.01	242	—	11	92,6	0,8	137,6
Art. 01.04	59,5	—	29,5	2,8	0,1	27,1
	1.000	441,4	280,1	111,5	2,3	164,7

Wat de compensatiekredieten 1972 en 1973 betreft, is door het Ministerie van Openbare Werken tot nog toe geen enkele vastlegging verricht.

De compensatiekredieten 1972 zijn overgeboekt naar andere begrotingen of overgeschreven naar andere artikelen van de begroting van Openbare Werken.

Ziehier de detailopgave van deze overboekingen :

1. Openbare Werken :	
Project huisvesting en stadsvernieuwing .	545.400.000
2. Culturele dotaties :	
Project toerisme	146.100.000
3. Middenstand :	
Project samenwerking K.M.O.	8.000.000
4. Economische Zaken :	240.500.000
Projecten :	
C.T.N. Luik	131.500.000
Informatieverwerkingssysteem	50.000.000
Petrochemie	10.000.000
C.E.L.A.C. Verviers	26.000.000
C.R.E.C.I.T. Doornik	26.000.000
5. Landbouw :	
Openbare boswegen	20.000.000
6. Economische Zaken :	30.000.000
Belgisch houtcentrum	7.000.000
Studie valorisatie bossen	3.000.000
Valorisatie buiten bossen	20.000.000
7. Nog niet toegewezen	10.000.000
	1.000.000.000

4. Affectation de ces crédits par année.

Crédits parallèles 1971 : ces crédits ont été affectés à quatre articles budgétaires des Travaux publics, c'est-à-dire :

article 73.03 : cours d'eau;

article 73.19 : construction et modernisation de routes en Wallonie;

article 01.01 : dépenses se rapportant à des zonings industriels en Wallonie;

article 01.04 : dépenses se rapportant à la création, l'amélioration et l'entretien des routes touristiques provinciales et communales ainsi que de zonings touristiques.

Engagements :

	Répartition des crédits	1971	1972	1973	1974	Dispo- nible
Art. 73.03	265	184	81	—	—	—
Art. 73.19	433,5	257,4	158,6	16,1	1,4	—
Art. 01.01	242	—	11	92,6	0,8	137,6
Art. 01.04	59,5	—	29,5	2,8	0,1	27,1
	1.000	441,4	280,1	111,5	2,3	164,7

En ce qui concerne les crédits parallèles 1972 et 1973 aucun engagement n'a été pris jusqu'à présent par le Ministère des Travaux publics.

Les crédits parallèles 1972 sont transférés, quant à eux, soit à d'autres budgets, soit à l'intérieur même du budget des Travaux publics.

Voici le détail de ces transferts :

1. Travaux publics :	
Projet logement et rénovation urbaine	545.400.000
2. Dotations culturelles :	
Projet tourisme	146.100.000
3. Classes moyennes :	
Projet coopération P.M.E.	8.000.000
4. Affaires économiques :	240.500.000
Projets :	
C.T.N. Liège	131.500.000
Système informatique	50.000.000
Pétrochimie	10.000.000
C.E.L.A.C. Verviers	26.000.000
C.R.E.C.I.T. Tournai	26.000.000
5. Agriculture :	
Voiries forestières publiques	20.000.000
6. Affaires économiques :	30.000.000
Centre belge du bois	7.000.000
Etudes valorisation de la forêt	3.000.000
Valorisations hors forêts	20.000.000
7. Non encore attribués	10.000.000
	1.000.000.000

Ten slotte volgen hieronder de tot in bijzonderheden beschreven programma's en realisaties.

De compensatiekredieten werden voor het eerst ingeschreven op de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het jaar 1971.

Het zijn aan Wallonië toegekende compensaties wegens :

1. het niet doorgaan van een investeringsontwerp te Focant (391.000.000 frank);

2. belangrijke investeringen voor de uitbouw van de haven van Zeebrugge (1.000.000.000 frank).

Terwijl de compensatie voor Focant slechts eenmaal werd toegekend, bleef die voor Zeebrugge ook tijdens de begrotingsjaren 1972 en 1973 behouden.

De bedoelde kredieten worden besteed overeenkomstig een programma dat door de « Conseil économique wallon » vastgesteld en door de Ministerraad goedgekeurd wordt.

De door de C.E.W. tot nog toe vastgestelde programma's zijn :

a) voor 1971.

1. Compensatie voor Focant.

A. Huisvesting :

— toelage aan de « Société intercommunale d'Aménagement et d'Équipement économique de la région namuroise »	F 63.000.000
— toelage aan de « Société intercommunale d'Aménagement et d'Équipement économique de l'Entre Sambre et Meuse »	21.000.000
— toelage aan de S.I.D.E.H.O.	46.000.000
Subtotaal	F 130.000.000

B. Wegenwerken en terreinen :

— weg 28, vak Offagne - kruispunt Recogne (verbreding tot 4 rijstroken tussen km 16,425 en km 30,450)	163.000.000
— rondweg om Saint-Hubert (verbreding tot 4 rijstroken)	90.000.000
— terrein voor toeristische accommodatie te Vielsalm	30.000.000
Subtotaal	F 283.000.000

Dit subtotaal is bij een beslissing van het M.C.E.S.C. beperkt tot 92,26 pct., of

Algemeen totaal F 391.000.000

Enfin l'honorable membre trouvera ci-après les programmes et les réalisations dans leurs moindres détails :

Les crédits parallèles sont apparus pour la première fois au budget du Ministère des Travaux publics pour l'année 1971.

Ils représentent des compensations octroyées à la Wallonie en raison :

1. du non aboutissement d'un projet d'investissement sur le site dit de « Focant » (391.000.000 de francs);

2. d'investissements importants décidés pour l'aménagement du port de Zeebrugge (1.000.000.000 de francs).

Si la compensation « Focant » ne se produit qu'une seule fois, celle résultant du point 2 ci-dessus fut maintenue au cours des années budgétaires 1972 et 1973.

Les crédits dont il s'agit sont utilisés sur base de programmes arrêtés par le Conseil économique wallon approuvé en Conseil des Ministres.

Les programmes arrêtés à ce jour par le C.E.W. sont :

a) pour 1971.

1. Focant.

A. Logement :

— subside à la Société intercommunale d'Aménagement et d'Équipement économique de la région namuroise	F 63.000.000
— subside à la société intercommunale d'Aménagement et d'Équipement économique de l'Entre Sambre et Meuse	21.000.000
— subside S.I.D.E.H.O.	46.000.000
Sous-total	F 130.000.000

B. Travaux routiers et zonings :

— route 28, tronçon Offagne Carrefour de Recogne (mise à 4 voies entre le PM 16,425 et le PM 30,450)	F 163.000.000
— contournement de Saint-Hubert (mise à quatre voies)	90.000.000
— zoning touristique de Vielsalm	30.000.000
Sous-total	F 283.000.000

Ce total est à limiter à 92,26 p.c. par décision du C.M.C.E.S. soit

Total général F 391.000.000

2. Compensaties voor Zeebrugge.

A. Industrierreinen :

— terrein te Hermalle-sous-Huy	F 171.000.000
— terrein te Verviers-Oost	24.000.000
— terrein te Woutersbrakel	10.000.000
— terrein te Geldenaken	5.000.000
— toegang tot terrein te Aubange	12.000.000
— toegang tot terrein te On	9.000.000
— elektriciteitsvoorziening en verlichting van de terreinen te Aubange, Bastenaken, Marloie en Aarlen	14.000.000

B. Wegen :

— aanleggen van een oost-westhoofdweg Centrum-Basse Sambre door de agglomeratie Charleroi	65.000.000
— modernisering rijkswegen 35 en 36	271.500.000
— toeristische wegen - financiering programma betreffende rijksweg 28	97.000.000
— toeristische wegen Semois Vierre	20.000.000
— toeristische wegen Achouffedal	12.000.000
— terrein voor toeristische accommodatie Aisnedal	24.500.000

C. Waterwegen :

— graven kanaal Pommerœul-Condé over een lengte van 3 km (totale lengte 5 km)	260.000.000
— financiering van een studie inzake economische ontwikkeling in verband met de verruiming van het Spierekanaal	5.000.000

Totaal . . . F 1.000.000.000

b) voor 1972.

— Compensaties voor Zeebrugge.

Huisvestings- en stadsvernieuwingsproject : 545.400.000 frank.

De kredieten voor dit project zijn als volgt verdeeld :

a) Waals Brabant - « Intercommunale du Brabant Wallon » : 80.000.000 frank.

— project Geldenaken : bijdrage in de kosten van krotopruiming, aankoop en bouwrijp maken van gronden : 21.000.000 frank;

— project Woutersbrakel-Kasteelbrakel : grondaankoop voor de bouw van geprefabriceerde woningen : 39.000.000 frank;

— project Ottignies : toelage voor de bouw van woningen volgens een democratisch opzet en in hoofdzaak bestemd voor minder bemiddelde personen : 20.000.000 frank.

2. Compensations Zeebrugge.

A. Zonings industriels :

— zoning de Hermalle sous Huy	F 171.000.000
— zoning de Verviers-Est	24.000.000
— zoning de Wauthier-Braine	10.000.000
— zoning de Jodoigne	5.000.000
— accès à la zone industrielle d'Aubange	12.000.000
— accès à la zone industrielle de On	9.000.000
— électrification éclairage des zonings d'Aubange, Bastogne, Marloie et Arlon	14.000.000

B. Routes :

— construction d'un axe Est-Ouest Centre-Basse Sambre à travers l'agglomération de Charleroi	65.000.000
— modernisation des RN. 35 et RN. 36	271.500.000
— routes touristiques - financement du programme relatif à la R.N. 28	97.000.000
— routes touristiques Semois Vierre	20.000.000
— routes touristiques vallée de l'Achouffe	12.000.000
— zoning touristique val d'Aisne	24.500.000

C. Voies hydrauliques :

— réalisation sur une longueur de 3 km du Canal Pommerœul-Condé (longueur totale 5 km)	260.000.000
— financement d'une étude de développement économique sur la mise au grand gabarit du canal de l'Espierre	5.000.000

Total . . . F 1.000.000.000

b) pour 1972.

— Compensation Zeebrugge.

Projet Logement et Rénovation urbaine : 545.400.000 millions de francs.

Le montant des crédits pour ce projet se répartit comme suit :

a) Brabant wallon - Intercommunale du Brabant wallon : 80.000.000 de francs.

— Projet Jodoigne : participation aux frais de suppression de taudis, acquisition et équipement de terrains : 21.000.000 de francs;

— projet Wauthier-Braine - Braine-le-Château : achat de terrains en vue de la construction de logements préfabriqués : 39.000.000 de francs.

— projet Ottignies : subvention octroyée pour la construction de logements à utiliser dans une conception largement démocratique et à réserver en ordre principal aux personnes à revenus modestes : 20.000.000 de francs.

b) Namen : Intercommunale samen met de B.E.P.N. : 60.000.000 frank.

— bijdrage van ± 15 pct. in het omvangrijk programma voor de bouw van middelgrote woningen.

c) Luxemburg : I.D.E.L.U.X. : 35.000.000 frank.

— aanleggen wegen en watertoevoerleidingen (en eventueel tussentijdse interest) op terreinen voor middelgrote woningen te Marche, Bastenaken en Libramont.

d) Luik : « Société provinciale d'Industrialisation » : 95.400.000 frank.

— Verviers (grondbedrijf of coöperatie met overheidsmeerderheid) : grondaankoop te Verviers en omliggende : 47.700.000 frank;

— Seraing : onteigeningskosten van te saneren huizenblokken en dringende uitrusting van terreinen voor de bouw van volkswoningen en eventueel van middelgrote woningen : 47.700.000 frank.

e) Henegouwen : 275.000.000 frank.

1. S.I.D.E.H.O. : 75.000.000 frank.

— stadsvernieuwingsproject te Moeskroen (grondaankoop) : 40.000.000 frank;

— saneringsproject in het steengroevengebied te Vaulx : slopen van ingesloten woningen, bouwen van nieuwe woningen : bekostiging van het verschil tussen de onteigeningswaarde en de waarde van de nieuwe woning : 35.000.000 frank.

2. I.D.E.A. : 100.000.000 frank.

— grondaankoop kolenmijnterrein te Bergen-Ghlin (saneringsproject);

— aankoop en uitrusting terrein te Manage (middelgrote woningen);

— eventueel eerste onteigeningsfase in een te saneren gebied aan de Grand-Place te Bergen.

3. A.D.E.C. : 100.000.000 frank.

— bijdrage aan een regionaal huisvestingsfonds als voorfinanciering van het bouwrijp maken van terreinen voor middelgrote woningen en van de bouw der eerste woningen.

Project Toerisme : 146.100.000 frank.

Provincie Luik.

1. Hoge Venen-Eifel.

Aanleg natuurpark : 8.500.000 frank.

2. Meer van Bütchenbach.

Complex voor toerisme en sport : 12.000.000 frank.

3. Lienne Lambrée.

Toeristische en culturele accommodatie : 12.700.000 frank.

b) Namur : Intercommunale en liaison avec le B.E.P.N. : 60.000.000 de francs.

— intervention de ± 15 p.c. dans le programme important de construction de logements moyens.

c) Luxembourg : I.D.E.L.U.X. : 35.000.000 de francs.

— réalisation de voiries et adduction (et éventuellement d'intérêts intercalaires) dans les terrains destinés à du logement moyen à Marche, Bastogne et Libramont.

d) Liège : Société provinciale d'Industrialisation : 95.400.000 francs.

— Verviers (Régie foncière ou coopérative à majorité publique) : achat de terrains à Verviers et dans la région avoisinante : 47.700.000 francs.

— Seraing : pour les frais d'expropriation d'îlots urbains à assainir et équipement d'urgence de terrains destinés à du logement social et éventuellement moyen : 47.700.000 francs.

e) Hainaut : 275.000.000 de francs.

— 1. S.I.D.E.H.O. : 75.000.000 de francs.

— une opération de rénovation urbaine à Mouscron (achat de terrains) : 40.000.000 de francs;

— une opération d'assainissement du site dans le bassin carrier à Vaulx : démolition de logements enclavés, reconstruction de logements neufs : prise en charge de différence entre la valeur d'expropriation et la valeur du logement neuf : 35.000.000 de francs.

2. I.D.E.A. : 100.000.000 de francs.

— achat de terrains à Mons-Ghlin au charbonnage (opération d'assainissement);

— achat et équipement de terrain à Manage (logement moyen).

— éventuellement la première tranche d'expropriation dans un périmètre à assainir en bordure de la Grand-Place de Mons.

3. A.D.E.C. : 100.000.000 de francs.

— alimentation d'un Fonds régional du logement destiné à préfinancer les opérations d'aménagement de terrains destinés au logement moyen et de construction des premières unités.

Projet Tourisme : 146.100.000 francs.

Province de Liège.

1. Hautes Fagnes-Eifel.

Aménagement du parc naturel : 8.500.000 francs.

2. Lac de Bütgenbach.

Complexe touristique-sportif : 12.000.000 de francs.

3. Lienne Lambrée.

Aménagement touristique-culturel : 12.700.000 francs.

4. Haute Amblève.
Toeristische en culturele accommodatie : 12.000.000 frank.

5. Gileppe.
Ontvangstinfrastructuur : 10.000.000 frank.

Provincie Namen.

1. Provinciaal domein Valéry Cousin : 24.000.000 frank.

2. Vakantiedorpen (Oignies Vencimont) : 23.000.000 frank.

Provincie Luxemburg.

1. Haute Lesse.
— Waterplas, recreatieparken, infrastructuur : 15.400.000 frank.

2. Woud van Anlier.
— Waterplas en recreatiepark : 5.500.000 frank.

3. Ourthe.
— Waterplas te Barvaux : 9.000.000 frank.

4. Gaume.
— Toeristisch complex te Florenville : 14.000.000 frank.

Project openbare boswegen : 20.000.000 frank.

Project bossen : 30.000.000 frank.
— Belgisch houtcentrum.
— Studie voor de valorisatie van de bossen en buiten de bossen.

Project C.T.N. te Luik : 131.500.000 frank.

Oprichten van gebouwen en aankoop van basisapparatuur.

Voortzetting van de werken, aangevat met de compensatiekredieten 1971.

Project C.E.L.A.C. te Verviers : 23.000.000 frank.

Oprichting van gebouwen voor het controle- en expertise-laboratorium (wol).

Project C.R.E.C.I.T. te Doornik : 26.000.000 frank.

Oprichting van gebouwen voor het centrum voor wetenschappelijk en technisch onderzoek, beproeving en controle in de textielnijverheid (breigoed).

Project Petrochemie : 10.000.000 frank.

Uitwerking van een petrochemisch ontwikkelingsplan voor Wallonië.

Project samenwerking K.M.O. : 8.000.000 frank.

Uitwerking van een samenwerkingsmodel voor de kleine en middelgrote ondernemingen.

4. Haute Amblève.
Aménagement touristique-culturel : 12.000.000 de francs.

5. Gileppe.
Infrastructure d'accueil : 10.000.000 de francs.

Province de Namur.

1. Domaine provincial Valéry Cousin : 24.000.000 de francs.

2. Villages de vacances (Oignies Vencimont) : 23.000.000 de francs.

Province du Luxembourg.

1. Haute Lesse.
— Plan d'eau, parcs récréatifs, infrastructure : 15.400.000 francs.

2. Forêt d'Anlier.
— Plan d'eau et parc récréatif : 5.500.000 francs.

3. Ourthe.
— Barvaux — plan d'eau : 9.000.000 de francs.

4. Gaume.
— Florenville complexe touristique : 14.000.000 de francs.

Projet Voiries forestières publiques : 20.000.000 de francs.

Projet Bois : 30.000.000 de francs.
— Centre belge du bois.
— Etudes pour la valorisation de la forêt et pour la valorisation hors forêt.

Projet Centre des techniques nouvelles C.T.N. à Liège : 131.500.000 francs.

Construction de bâtiments et acquisition de certains équipements de base.

Il s'agit de la poursuite des travaux entamés grâce aux crédits parallèles 1971.

Projet C.E.L.A.C. à Verviers : 23.000.000 de francs.

Construction de bâtiments pour le laboratoire de contrôle et d'expertise (laine) C.E.L.A.C.

Projet C.R.E.C.I.T. à Tournai : 26.000.000 de francs.

Construction de bâtiments pour le centre de recherches, d'essais et de contrôles scientifiques et techniques de l'industrie textile (bonneterie) C.R.E.C.I.T.

Projet Pétrochimie : 10.000.000 de francs.

Mise au point d'un plan de développement pétrochimique en Wallonie.

Projet Coopération P.M.E. : 8.000.000 de francs.

Elaboration d'un « modèle » de coopération pour les petites et moyennes entreprises.

Project informatieverwerkingssysteem voor overheids-beheer : 50.000.000 frank.

Uitwerking van de « software » van een informatieverwerkingssysteem voor geïntegreerd beheer op het niveau van de gemeenten, de provincies, de commissies van openbare onderstand en de ziekenhuizen.

c) voor 1973.

Geen enkel programma is tot nog toe definitief vastgesteld. Het Ministerieel Comité voor Waalse aangelegenheden heeft de voorstellen van de C.E.R.W. onlangs onderzocht en goedgekeurd.

Per 13 december 1974 waren volgende investeringen werkelijk uitgevoerd :

Kredieten Wallonië 1971.
(In miljoenen frank).

Projet « Système informatique de gestion publique » : 50.000.000 de francs.

Mise au point du « software » d'un système informatique de gestion intégrée au niveau des communes, des provinces, des commissions d'assistance publique et des hôpitaux.

c) pour 1973.

Aucun programme n'est définitivement arrêté à ce jour. Le Comité ministériel régional pour la Wallonie a examiné et approuvé récemment les propositions du C.E.R.W.

Les investissements réellement effectués au 13 décembre 1974 se présentent comme suit :

Crédit Wallonie 1971.
(En millions de francs).

Programma — Programme	Overgeboekte kredieten — Crédits transférés	Vastleggingen — Engagements				Beschikbaar — Disponible
		1971	1972	1973	1974	
art. 73.03	265	184	81	—	—	—
art. 73.19	433,5	257,4	158,6	16,1	1,4	—
art. 01.01	242	—	11	92,6	0,8	137,6
art. 01.04	59,5	—	29,5	2,8	0,1	27,1
	1.000	441,4	280,1	111,5	2,3	164,7

Artikel 73.03.

1. Graven van het kanaal Hensies-Pommerœul, 1^{re} phase — Traverse in Pommerœul : 184.019.596 frank.

2. Bouwen van de sluis te Pommerœul (gedeeltelijke uitgave) : 75.980.404 frank.

3. Studie over de economische ontwikkeling in verband met de verruiming van het Spierekanaal : 5.000.000 frank.

Daar in totaal 265 miljoen werd vastgesteld, is er op dit artikel geen krediet meer beschikbaar.

Artikel 73.19.

1. Rijksweg 36. Traverse in Boussu-lez-Walcourt : 11.743.308 frank.

2. Rijksweg 28. Aken-Sedan. Rondweg om Saint-Hubert : 28.804.298 frank.

3. Rijksweg 28. Aken-Sedan. Rondweg om Saint-Hubert : 94.053.600 frank.

4. Rijksweg 5. Rondweg om Yves-Gomezée. Perceel I : 82.836.338 frank.

Perceel II : 33.070.062 frank.

Article 73.03.

1. Creusement du canal de liaison Hensies-Pommerœul, 1^{re} phase — Traversée de Pommerœul : 184.019.596 francs.

2. Construction de l'écluse de Pommerœul (dépense partielle) : 75.980.404 francs.

3. Etude, développement et aménagement du canal de l'Espierre : 5.000.000 de francs.

Le montant des engagements s'élevant à 265 millions, il ne reste plus de crédit disponible à l'article.

Article 73.19.

1. Route 36. Traversée de Boussu-lez-Walcourt : 11.743.308 francs.

2. Route 28, Aix-la-Chapelle-Sedan. Contournement de Saint-Hubert : 28.804.298 francs.

3. Route 28, Aix-la-Chapelle-Sedan. Contournement de Saint-Hubert : 94.053.600 francs.

4. Route 5. Contournement à Yves-Gomezée : Lot I : 82.836.338 francs.

Lot II : 33.070.062 francs.

5. Bouwen van een viaduct te Yves-Gomezée : 59.418.352 frank.
6. Rijksweg 5. Rondweg om Philippeville : 41.867.239 frank.
7. Rijksweg 5. Brug in de ongelijkvloerse kruising : 12.045.018 frank.
8. Rijksweg 5. Modernisering te Neuville-le-Chaudron : 31.744.373 frank.
9. Verrekeningen, herzieningen, proeven, enz. : 37.917.412 frank.

Artikel 01.01.

1. Toegangsweg naar industrieterrein Aubange : 10.950.468 frank.
2. Aansluitspoor industrieterrein Hermalle-sous-Huy : 87.089.151 frank.
3. Verrekeningen, herzieningen, proeven, enz. : 6.270.837 frank.

Met het oog op de aanwending van het nog beschikbaar krediet van 137.689.544 frank worden door het Bestuur Gesubsidieerde Werken en Wederopbouw dossiers aangelegd betreffende de hieronder vermelde industrieterreinen met daarnaast opgave van de geraamde uitgave :

- industrieterrein Latour : 14.000.000 frank;
- industrieterrein Verviers-Oost : 24.000.000 frank;
- industrieterrein Woutersbrakel : 10.000.000 frank;
- industrieterrein Geldenaken : 5.000.000 frank;
- industrieterrein Hermalle-sous-Huy : 84.000.000 frank.

Artikel 01.04.

1. Rijksweg 20. Modernisering te Izel : 17.960.079 frank.
2. Achouffedal : 11.596.249 frank.
3. Verrekeningen, herzieningen, proeven, enz. : 2.939.568 frank.

Het beschikbaar saldo van 27.004.204 frank zal worden gebruikt voor de bestrijding van de uitgaven betreffende de verrekeningen, herzieningen en proeven van voormelde aannemingen, alsmede voor de accommodatie op het toeristisch terrein van het Aisnedal, waarvan het dossier in behandeling is en de kosten op 24,5 miljoen zijn geraamd.

Krediet Focant.

Wat de wegenbouwwerken betreft, is het totaal bedrag van de kredieten vastgelegd volgens onderstaande verdeling :

- Rijksweg 28, vak Offagne-Recogne, perceel I : Verbreding tot vier stroken tussen Offagne en Bertrix : 124.863.516 frank.
- Rijksweg 28, vak Offagne-Recogne, perceel II, verbreding tot vier rijstroken tussen Jehonville en Recogne : 130.193.572 frank.
- Verrekeningen, herzieningen, proeven, enz. : 5.942.912 frank.

5. Construction d'un viaduc à Yves-Gomezée : 59.418.352 francs.

6. Route 5. Contournement de Philippeville : 41.867.239 francs.

7. Route 5. Philippeville. Construction du pont de l'échangeur : 12.045.018 francs.

8. Route 5. Modernisation à Neuville-le-Chaudron : 31.744.373 francs.

9. Décomptes, révisions, essais, etc. : 37.917.412 francs.

Article 01.01.

1. Route d'accès au zoning industriel d'Aubange : 10.950.468 francs.
2. Raccordement au chemin de fer de la zone de Hermalle-sous-Huy : 87.089.151 francs.
3. Décomptes, révisions, essais, etc. : 6.270.837 francs.

En vue d'utiliser le solde disponible de 137.689.544 francs, l'Administration des Travaux subsideés et de la Reconstruction procède à la constitution de divers dossiers dont la nomenclature suit avec en regard de l'estimation de la dépense :

- zoning de Latour : 14.000.000 de francs;
- zoning de Verviers Est : 24.000.000 de francs;
- zoning de Wauthier-Braine : 10.000.000 de francs;
- zoning de Jodoigne : 5.000.000 de francs;
- zoning de Hermalle-sous-Huy : 84.000.000 de francs;

Article 01.04.

1. Route 20. Modernisation à Izel : 17.960.079 francs.
2. Vallée à l'Achouffe : 11.596.249 francs.
3. Décomptes, révisions, essais, etc. : 2.939.568 francs.

Le solde disponible de 27.004.204 francs sera utilisé en vue de couvrir les dépenses afférentes aux décomptes, révisions et essais à rattacher aux entreprises précitées ainsi qu'aux travaux au zoning Val d'Aisne dont le dossier est à l'examen et dont l'estimation est fixée à 24,5 millions.

Crédit Focant.

Dans le cadre de travaux routiers, le montant global des crédits a fait l'objet d'un engagement qui se répartit comme suit :

- Route 28, section Offagne-Recogne, lot I : tronçon Offagne-Bertrix (mise à quatre voies) : 124.863.516 francs.
- Route 28, section Offagne-Recogne, lot II : tronçon Jehonville-Recogne (mise à quatre voies) : 130.193.572 francs.
- Décomptes, révisions, essais, etc. : 5.942.912 francs.

De beschikbare kredieten zijn opgebruikt.

In de huisvestingssector moet voor de toekenning van de toelagen een overeenkomst worden ondertekend tussen het Rijk en de provinciale intercommunale verenigingen, wat de instemming van de beide contractanten onderstelt. Met de verschillende intercommunale verenigingen zijn besprekingen aan de gang voor het opstellen van de in de overeenkomsten op te nemen bepalingen.

Het toegekende krediet is als volgt verdeeld :

— « Société intercommunale d'Aménagement et d'Équipement économique de la région namuroise » : 63.200.000 frank.

— « Société intercommunale d'Aménagement et d'Équipement économique de l'Entre Sambre et Meuse » : 20.800.000 frank.

— « Intercommunale du développement du Hainaut occidental » : 46.000.000 frank.

Les crédits disponibles ont été utilisés à 100 p.c.

Dans le secteur du logement, l'attribution des subsides est subordonnée à la signature d'une convention entre l'Etat et les intercommunales provinciales qui postule l'accord des deux parties contractantes. Des contacts sont pris avec les différentes intercommunales en vue de la mise au point des clauses à insérer dans les conventions.

Le crédit alloué se répartit comme suit :

— Société Intercommunale d'Aménagement et d'Équipement économique de la région namuroise : 63.200.000 francs.

— Société Intercommunale d'Aménagement et d'Équipement économique de l'Entre Sambre et Meuse : 20.800.000 francs.

— Intercommunale du développement du Hainaut occidental : 46.000.000 de francs.

BIJLAGE D.

Nota van de Minister van Openbare Werken
nopens de stadsvernieuwing.*De bestaande en de nieuw in te voeren wetsbepalingen.*

Inleiding.

Het is mijn bedoeling U aan te tonen dat, ofschoon in ons land geen specifieke wetgeving inzake stadsvernieuwing bestaat, verschillende wetten instituten en middelen bevatten om die vernieuwing te kunnen bewerkstelligen.

Wellicht zal men de lijst moeten opmaken van de tekortkomingen die in de vorm van nieuwe wets- en verordeningbepalingen dienen te worden verholpen.

Wat dient onder stadsvernieuwing te worden verstaan ?

Het geheel van de verrichting die tot doel hebben één of meer wijken aan de behoeften van het stadsleven aan te passen. Sedert altijd ondergaan de steden gedaanteverwisselingen, want ze zijn een levend stramien dat dan ook vastbesloten is tot verdere ontwikkeling te komen om niet te vergaan.

De transformatie is een natuurlijk verschijnsel en het bestaat als dusdanig sedert het ontstaan van steden. Maar de stadsvernieuwing, zoals wij die heden opvatten, stelt zich niet tevreden met een natuurlijke en willekeurige transformatie, doch wil in die transformatie een hoedanigheid, een zin en een doel bereiken.

De bevolkingsaanwas en de technische vooruitgang brengen voor de stedeling abnormale, ja zelfs onmenselijke levensomstandigheden mede. Het is tijd om opnieuw tot een juiste conceptie der zaken te komen door de mens tot het middelpunt van onze bekommering te maken.

De stadsvernieuwing kan niet worden verkregen door afzonderlijke werken, bij voorbeeld de sloping van een of ander complex dat wordt herbouwd of een verbreding van de straten. Stadsvernieuwing is bedoeld voor een geheel en moet derhalve het gevolg zijn van een algemene beslissing.

Men onderscheidt twee soorten verrichtingen :

1. De totale en dikwijls brutale vernieuwing die de sloping en de wederopbouw van een wijk impliceert. Dat zou ik de « bulldozer »-stadsvernieuwing heten. Weliswaar zijn er omstandigheden die tot die methode nopen.

2. De vernieuwing die ik de « geïntegreerde » stadsvernieuwing zou heten, een veel fijnere techniek die gericht is op de instandhouding van het bestaande stadsstramien en op het behoud van de bebouwing van de betreffende wijk. Dit gezegd zijnde, meen ik daarover niet verder te moeten uitweiden, vermits het er in het onderhavige geval niet zo zeer om gaat een definitie te geven van de stadsvernieuwing,

ANNEXE D.

Note du Ministre des Travaux publics
concernant la rénovation urbaine.*Les dispositions législatives existantes et celles à créer.*

Introduction.

J'ai l'intention de vous montrer que, s'il est vrai qu'il n'existe pas de législation spécifique dans notre pays, à propos de rénovation urbaine, il y a dans diverses lois, des institutions et des moyens qui peuvent en matérialiser la réalisation.

Sans doute faudra-t-il relever les insuffisances qui nécessitent des ajustements sous forme de nouvelles dispositions législatives et réglementaires.

Que faut-il entendre par rénovation urbaine ?

L'ensemble des opérations qui ont pour but d'adapter un ou plusieurs quartiers aux nécessités de la vie urbaine. Depuis toujours, les villes se transforment puisqu'ils s'agit d'un tissu vivant et par conséquent déterminé à évoluer s'il ne veut pas périr.

La transformation est un phénomène naturel et comme tel il existe depuis qu'il y eut des villes. Mais la rénovation urbaine, telle que nous l'entendons aujourd'hui ne se contente pas d'une transformation naturelle et quelconque mais veut atteindre dans cette transformation une qualité, un sens et un but.

L'accroissement démographique et le progrès technique imposent à l'homme des villes des conditions d'existence anormales, voire inhumaines. Il est temps d'en revenir à une juste conception des choses, en faisant de l'homme le centre de nos préoccupations.

Cette rénovation ne peut pas être atteinte par des travaux isolés, par exemple la démolition de l'un ou l'autre ensemble avec reconstruction ou un élargissement des rues. Elle vise un ensemble et doit donc découler d'une décision globale.

On distingue deux types d'opérations :

1. La rénovation radicale et bien souvent brutale qui implique la destruction d'un quartier et sa reconstruction. C'est ce que j'appellerais la rénovation urbaine « bulldozer ». Il est certain qu'il est des circonstances où elle s'impose.

2. La rénovation que j'appellerais « intégrée », technique beaucoup plus fine qui tend à respecter le tissu urbain existant et à conserver la substance bâtie du quartier considéré. Ceci dit, je crois que je peux me dispenser de plus amples développements, puisqu'il s'agit moins en l'occurrence de définir la rénovation urbaine — c'est une notion connue et dont la nécessité ne fait de doute pour personne — que de

een begrip dat gekend is en waarvan de noodzaak door niemand wordt betwijfeld, dan wel om de beschrijving van de in de bestaande wetten voorkomende middelen en om de opzoeking van de nieuwe bepalingen die noodzakelijk zijn.

I. De bestaande wetgeving.

Men mag zeggen dat, op enkele uitzonderingen na, nagevoeg al de huidige rechtsmiddelen om de stadsvernieuwing tot stand te brengen, zijn vastgesteld door de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en de stedenbouw, gewijzigd bij de wetten van 22 april 1970 en 22 december 1970.

Dit is natuurlijk logisch. Immers, de stadsvernieuwing is slechts één facet van de realisering van de plannen van aanleg die de essentie zelf van een planologische wet zijn.

Het plan van aanleg heeft uiteraard betrekking op andere zaken dan de vernieuwing, maar niettemin kunnen de door de wet bepaalde polyvalente uitvoeringsmaatregelen aan de stadsvernieuwing ten goede komen.

1° Het plan van aanleg.

Wie samenhangende operatie zegt, zegt meteen coördinatie van de inspanningen. Welnu, het plan van aanleg is het coördinatie-instrument bij uitstek. Dat document kan en moet al de op het streefdoel gerichte inspanningen bundelen.

Nu weten wij dat de organieke wet voorziet in de oprichting van adviescommissies, niet alleen om het advies van het publiek in te winnen, maar ook om dat publiek aan de voorbereiding, de goedkeuring en de uitvoering van de plannen van aanleg te doen deelnemen.

Op het niveau van het plan van aanleg zullen wij derhalve een bijkomend element aantreffen zonder hetwelk de stadsvernieuwing op de onverschilligheid en zelfs op de vijandigheid van de betrokken bevolking zou kunnen stoten.

Bovendien heeft de organieke wet het begrip « algemeen nut » tot de uiterste grens uitgebreid. Immers, artikel 25 bepaalt dat « de verkrijging van onroerende goederen vereist voor de uitvoering van de plannen van aanleg steeds kan plaats hebben door onteigening ten algemenen nutte ». Derhalve kan voor onverschillig welk voorschrift een onteigening worden uitgevoerd, zelfs wanneer het kan worden verwezenlijkt zonder het betreffende goed in het domein van een openbaar bestuur op te nemen. Bovendien kan een eigenaar of een vereniging van eigenaars die samen meer dan de halve oppervlakte van het te onteigenen gebied bezitten, vragen om met de verwezenlijking van het plan van aanleg te worden belast en de openbare besturen zullen hun onteigeningsmacht te hunner beschikking stellen om de hen nog niet toebehorende goederen te verkrijgen.

Met andere woorden, het betreft de toepassing van de methode der strooksgewijze onteigening die reeds bij de wet van 1 juli 1958 werd ingesteld, precies met het oog op de sanering of de verbetering van oude wijken.

décrire les moyens que les lois existantes contiennent et de rechercher les dispositions nouvelles qu'il y a lieu d'envisager.

1. La législation existante.

On peut dire que pratiquement tous les moyens juridiques actuels de réaliser la rénovation urbaine sont, à quelques exceptions près, fixés par la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, modifiée par les lois du 22 avril 1970 et 22 décembre 1970.

Il est évidemment logique qu'il en soit ainsi puisque, aussi bien, la rénovation urbaine n'est qu'un des aspects de la réalisation des plans d'aménagement, lesquels sont l'essence même d'une loi d'aménagement.

Le plan d'aménagement porte évidemment sur d'autres matières que la rénovation, mais celle-ci peut bénéficier des mesures d'exécution à caractère polyvalent prévues par la loi.

1° Le plan d'aménagement.

Qui dit opération d'ensemble dit coordination des efforts. Or, le plan d'aménagement est l'instrument de coordination par excellence. Il est le document qui peut et doit conjuguer tous les efforts en vue du but à atteindre.

Or, nous le savons, la loi organique a prévu des commissions consultatives visant, non seulement à consulter le public, mais à le faire participer à l'élaboration, à l'approbation et à l'exécution des plans d'aménagement.

Nous rencontrerons donc, au niveau du plan d'aménagement, un élément supplémentaire sans lequel la rénovation urbaine risquerait de se heurter à l'indifférence, voire à l'hostilité des populations intéressées.

La loi organique, au surplus, a étendu jusqu'à des limites extrêmes la notion de l'utilité publique. En effet, l'article 25 porte que « toutes les acquisitions d'immeubles nécessaires à la réalisation des plans d'aménagement peuvent être réalisées par la voie de l'expropriation pour cause d'utilité publique ». Ainsi donc, quelle que soit la prescription, et alors même que sa réalisation ne nécessite pas l'incorporation du bien visé dans le domaine d'un pouvoir public, elle peut faire l'objet d'une expropriation. De plus, un propriétaire ou une association de propriétaires possédant ensemble plus de la moitié en superficie du territoire visé par l'expropriation, peuvent à leur demande être chargés de la réalisation du plan d'aménagement, et les pouvoirs publics mettront à leur disposition la puissance de leur pouvoir d'expropriation pour acquérir les biens qui ne leur appartiennent pas encore.

Il s'agit, en d'autres mots, de recourir à la méthode d'expropriation par zones déjà créée par la loi du 1^{er} juillet 1958 et précisément en vue d'assainir ou d'améliorer les quartiers anciens.

2° De bouw- en verkavelingsvergunningen.

Pro memorie vermeld ik de bouw- en verkavelingsvergunningen die, benevens hun beschermende rol ten aanzien van de plannen van aanleg, actieve elementen voor de ordening der wijken zijn. Weliswaar passen die middelen beter voor de zogenaamde « bulldozer »-stadsvernieuwing dan voor de rehabilitatievernieuwing.

3° De terbeschikkingstelling van de goederen door middel van zekere reële rechten, zoals erfpacht en opstal.

Ook over die zaken zal ik niet verder uitweiden. Ze zijn genoegzaam gekend, worden trouwens geregeld toegepast en hebben natuurlijk betrekking op wederopbouwverrichtingen na sloping. Daarnaast kan men methoden van grondbeleid stellen, met name door middel van meervoudige belastingen, van gemeentelijke grondbedrijven of door een methode die ik enkel zal citeren, vermits ze eer bij de nieuwe bepalingen behoort, namelijk de terugkoopovereenkomst zonder beperking van duur.

4° Men zou evenzo kunnen denken aan het besluit van de Regent van 2 juli 1949, zoals het is gewijzigd, betreffende de Staatstussenkomst inzake toelagen voor het uitvoeren van werken door sommige openbare rechtspersonen.

Die tekst zou moeten worden aangepast in de zin van een verplichte staatstussenkomst.

5° Verder vermeld ik ook de voornaamste bepalingen betreffende de tegemoetkomingen welke de Staat aan de gemeenten kan verlenen om de aankoop en de sloping van ongezonde woningen te vergemakkelijken. Die tegemoetkomingen worden trouwens insgelijks aan de particulieren verleend in de vorm van sloping-, sanerings-, herhuisvestings-, installatie- en verhuistoelagen.

Al die bepalingen zijn vervat in de Huisvestingscode, maar zijn wellicht beter in hun vroegere vorm gekend :

— de wet van 7 december 1953, gewijzigd bij die van 27 juni 1956 (krotopruiming);

— koninklijk besluit van 10 augustus 1967, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 14 juli 1969 (tegemoetkoming aan particulieren voor de sanering van ongezonde woningen);

— koninklijk besluit van 10 augustus 1967 (toelagen aan particulieren die ongezonde woningen doen slopen);

— koninklijk besluit van 10 januari 1966, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 14 juli 1969 (verhuis-, huur- en installatietoelage aan personen die een ongezonde woning ontruimd hebben).

II. *Nieuwe wetgeving.*

1. Ik ben de mening toegedaan dat een eerste door de openbare besturen te treffen maatregel erin bestaat bepaalde eigenaars te verplichten, hetzij af te breken en weder op te bouwen binnen een bepaald tijdstip, hetzij de gebouwen beter uit te rusten zowel wat het uitzicht van de gevels betreft als de aanpassing van de woningen aan de nieuwe voorwaarden die gesteld zijn voor een degelijke huisvesting in deze tijd.

2° Les permis de bâtir et de lotir.

Je cite pour mémoire les permis de bâtir et les permis de lotir qui, en dehors de leur rôle de protection des plans d'aménagement, constituent des éléments actifs d'aménagement des quartiers. Bien sûr, ces moyens sont mieux adaptés à la rénovation urbaine dite « bulldozer », qu'à la rénovation urbaine de réhabilitation.

3° La mise à disposition des biens par la voie de certains droits réels, tels que l'emphytéose et le droit de superficie.

Je ne m'étendrai pas non plus sur ces matières. Elles sont suffisamment connues et d'ailleurs d'application courante et visent bien entendu des opérations de reconstruction après arasement. On peut en rapprocher des méthodes de politique foncière, notamment par la voie de multiples taxations, de régies foncières communales ou par un procédé que je me contenterai de citer, puisqu'il a plutôt sa place dans les dispositions nouvelles, à savoir le pacte réméré sans limitation de durée.

4° L'on pourrait songer aussi à l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949, tel qu'il a été modifié, relatif à l'intervention de l'Etat en matière de subsides pour l'exécution de travaux par certaines personnes de droit public.

Ce texte devrait subir certaines adaptations dans le sens d'une intervention obligatoire de l'Etat.

5° Je citerai aussi les principales dispositions concernant l'aide que l'Etat peut accorder aux communes, en vue de leur faciliter l'acquisition et la démolition de logements insalubres. Cette aide s'étend d'ailleurs aux particuliers sous forme d'allocations de démolition, d'assainissement, de relogement, d'installation et de déménagement.

Toutes ces dispositions sont contenues dans le Code du logement, mais elles sont peut-être mieux connues sous leurs formes antérieures :

— la loi du 7 décembre 1953, modifiée par celle du 27 juin 1956 (lutte contre les taudis);

— arrêté royal du 10 août 1967, modifié par l'arrêté royal du 14 juillet 1969 (aide aux particuliers pour l'assainissement de logements insalubres);

— arrêté royal du 10 août 1967 (allocations aux particuliers qui font démolir des habitations insalubres);

— arrêté royal du 10 janvier 1966, modifié par l'arrêté royal du 14 juillet 1969 (allocation de déménagement, allocation-loyer et allocation d'habitation pour les personnes évacuées de logements insalubres).

II. *Nouvelle législation.*

1. Je suis d'avis qu'une première mesure à prendre par les pouvoirs publics consiste à obliger certains propriétaires soit à démolir et à reconstruire dans un certain délai, soit à mieux équiper les immeubles, tant en ce qui concerne l'aspect des façades qu'en ce qui concerne l'adaptation des habitations aux nouvelles conditions imposées pour assurer un logement convenable à l'époque actuelle.

Zo het de uitvoering van werken betreft aan gevels geklasseerd overeenkomstig de wet op de monumenten en de landschappen, is een financiële tussenkomst thans reeds mogelijk alhoewel de budgettaire middelen niet altijd voldoen; voor binnenhuiswerken is over het algemeen geen voldoende financiële tussenkomst voorzien niettegenstaande de hiervoor genoemde teksten.

2. Waar al deze werken zouden moeten uitgaan van de openbare besturen, is dit in het huidige stadium slechts mogelijk door onteigening. Buiten de financiële aspecten van een onteigening, ontstaat heel dikwijls de neiging tot overdrijving van de bestaande behoeften.

3. Gemeenschappelijke werken zouden daarenboven moeten gepland worden met tussenkomst enerzijds van de openbare besturen onder alle oogpunten en anderzijds hulp door de eigenaars aangeboden.

Al deze maatregelen veronderstellen natuurlijk een voorafgaande regeling van de problemen die onvermijdelijk zullen rijzen tussen eigenaars en huurders. Men kan inderdaad moeilijk aanvaarden dat een eigenaar, die staatssteun heeft genoten en zodoende een woning van betere kwaliteit kan aanbieden, hiervan zou gebruik maken om de huurprijs gevoelig te verhogen en onwillige huurders uit te zetten.

Terzelfdertijd moeten, bij afwijking van de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek, de verplichtingen van de huurders vastgelegd worden wat betreft de weerslag van de werken op de huurprijs.

Ten laatste dient gedacht aan een afdoende toekomstige bescherming van de huurders door bijvoorbeeld een termijn van 10 jaar vast te stellen waarbinnen het huurcontract niet kan worden opgezegd, voor zover de huurder zijn verplichtingen nakomt.

Ik ben er mij van bewust dat de coördinatie van de thans reeds door de wetten en reglementen toegestane maatregelen, kan bijdragen tot een politiek van stadsvernieuwing, maar dan wel te verstaan mits het onder wet brengen van de materies die ik heb opgesomd.

Deze nieuwe beschikkingen en het terbeschikkingstellen van de noodzakelijke financiële middelen zijn natuurlijk niet van mekaar te scheiden.

Moet er een Fonds voor stadsvernieuwing worden opgericht?

Ik kan mij daar vandaag niet over uitspreken en wacht de komende debatten af. Nadat men U zal gesproken hebben over de huidige budgettaire moeilijkheden, zal ik mij een idee kunnen vormen op basis van de verstrekte aanwijzingen en gegevens.

Het kan zonder twijfel dat andere wetgevende of reglementaire maatregelen dienen overwogen te worden.

Ik verheug mij reeds bij voorbaat over het resultaat van deze besprekingen.

Il s'agit de l'exécution de travaux à des façades classées conformément à la loi relative aux monuments et sites, une intervention financière est dès à présent possible, bien que les moyens budgétaires ne soient pas toujours suffisants; pour les travaux d'intérieur, il n'est généralement pas prévu d'intervention financière suffisante, nonobstant les textes cités à ce sujet.

2. Alors que les travaux en question devraient émaner des pouvoirs publics, cela n'est possible, au stade actuel, que par expropriation. En dehors des aspects financiers qui présente une expropriation, on constate fréquemment une tendance à exagérer les besoins existants.

3. En outre, il devrait être prévu des travaux communs auxquels participeraient, d'une part, les pouvoirs publics, en tous cas, et, d'autre part, les propriétaires, qui apporteraient leur aide.

Toutes ces mesures impliquent évidemment un règlement préalable des problèmes qui surgiront inévitablement entre propriétaires et locataires. On peut, en effet, difficilement accepter qu'un propriétaire qui a bénéficié du soutien de l'Etat et peut, de ce fait, offrir une habitation de meilleure qualité, en profite pour majorer sensiblement le loyer et mettre à la porte des locataires récalcitrants.

Il faut en même temps, par dérogation aux dispositions du Code civil, fixer les obligations des locataires en ce qui concerne l'incidence des travaux sur le loyer.

Enfin, il y a lieu de songer à protéger efficacement, à l'avenir, les locataires en fixant, par exemple, un délai de 10 ans dans lequel le bail ne pourra être résilié, pour autant que le locataire satisfasse à ses obligations.

Je suis conscient de ce que la coordination des mesures déjà édictées actuellement par les lois et par les règlements peut contribuer à la réalisation d'une politique de rénovation urbaine, mais il faut, à cette fin, légiférer sur les matières que j'ai énumérées.

Ces nouvelles dispositions et la fourniture des moyens nécessaires ne peuvent évidemment pas être dissociées.

Un « Fonds de la rénovation urbaine » doit-il être créé?

Je ne puis me prononcer aujourd'hui sur ce sujet et attends les prochains débats. Après que l'on vous aura parlé des difficultés budgétaires actuelles, je pourrai me faire une idée sur la base des indications et renseignements fournis.

Il n'est pas douteux qu'il faudra envisager d'autres mesures législatives ou réglementaires.

Je me réjouis déjà, d'avance, du résultat des discussions en question.

Stadskernvernieuwing. — Budgettaire aspecten.

Eerst in 1973 werden op de begroting van Openbare Werken uitgavekredieten ingeschreven met betrekking tot de stadskernvernieuwing.

Het betrof :

1. Artikel 63.21 : toelagen aan de ondergeschikte openbare besturen voor de stadskernvernieuwing : 90.000.000 frank.

2. Artikel 71.10 : aankopen met het oog op de stadskernvernieuwing : 90.000.000 frank.

3. Artikel 12.02, betreffende de studiekosten van de ruimtelijke ordening op nationaal, regionaal of gewestelijk vlak en de kosten voor het opmaken van de plannen. Dit artikel werd aangevuld met volgende rubriek : « Kosten voor de studies en de experimenten inzake stadskernvernieuwing ».

Deze kredieten zijn in 1973 niet aangesproken en werden in hun geheel op het begrotingsjaar 1974 overgeschreven.

Op de begroting 1974 werden daarenboven nieuwe kredieten ingeschreven :

artikel 63.21 : 194.000.000 frank en

artikel 71.10 : 200.000.000 frank.

Tot heden werd op artikel 63.21 slechts vastgelegd :

Namen : 30.000.000 frank;

Brugge : 33.000.000 frank;

Mechelen : 33.000.000 frank.

Alhoewel de op dit artikel en op artikel 71.10 ingeschreven kredieten, de verdeelsleutel 50 - 40 - 10 toepasselijk is, zal onverwijld een krediet van 61.000.000 frank worden voorzien voor de operatie « Marollen ».

Op artikel 71.10 werd in 1974 een enkel krediet van 18.000.000 frank aangewend voor Jumet.

Ik heb met opzet slechts specifieke problemen van de stadskernvernieuwing aangehaald. Op de begroting van Openbare Werken komen nog andere kredieten voor inzake stedenbouw, huisvesting, sanering van plaatsen en groene ruimten, die in min of meerdere mate de stadskernvernieuwing aanbelangen.

Welke zijn nu de vooruitzichten voor 1975 ?

Mag ik eerst verwijzen naar artikel 12.02 (thans art. 12.32) waar een aantal verschillende uitgaven zijn voorzien in verband met de studiekosten, de uitwerking en de publicatie van plannen.

Artikel 63.21 voorziet in een nieuw aanwendingskrediet van 194.000.000 frank. Zo ook artikel 71.10 waar 175.000.000 frank is ingeschreven.

Ook wordt een nieuw artikel 51.05 voorzien. Een bedrag van 25.000.000 frank kan onder vorm van toelagen aan de ondergeschikte openbare besturen voor stadskernvernieuwing worden ter beschikking gesteld voor privé-domeinen.

Rénovation urbaine. — Aspects budgétaires.

C'est dans le budget de 1973 des Travaux publics qu'apparaissent pour la première fois des crédits de dépenses concernant la rénovation urbaine.

Il s'agissait :

1. De l'article 63.21 : subsides aux administrations publiques subordonnées pour la rénovation urbaine : 90.000.000 de francs.

2. De l'article 71.10 : acquisitions en vue de la rénovation urbaine : 90.000.000 de francs.

3. De l'article 12.02, concernant les frais d'études relatifs à l'aménagement du territoire national, régional, de secteur et aux frais d'élaboration des plans qui a été complété par une nouvelle rubrique « Frais d'études et d'expérimentation en matière de rénovation urbaine ».

Ces crédits n'ont pas été entamés en 1973 et ont été intégralement reportés à l'année budgétaire 1974.

Dans le budget 1974, de nouveaux crédits ont néanmoins été inscrits :

à l'article 63.21 : 194.000.000 de francs et

à l'article 71.10 : 200.000.000 de francs.

Actuellement, quelques engagements seulement ont été pris sur l'article 63.21 :

Namur : 30.000.000 de francs;

Bruges : 33.000.000 de francs;

Malines : 33.000.000 de francs.

Quoique les crédits de cet article, de même que ceux du 71.10, soient répartis selon la clé 50 - 40 - 10, un engagement de 61.000.000 de francs sera pris incessamment pour l'opération « Marolles ».

Quant à l'article 71.10, un seul engagement en 1974 : 18.000.000 de francs pour Jumet.

Je n'ai, volontairement, parlé que des articles spécifiques à la rénovation urbaine. Il existe, bien sûr, au budget des Travaux publics d'autres crédits en matière d'urbanisme, de logement, d'assainissement de sites et même d'espaces verts qui se rapportent de près ou de loin à la rénovation urbaine.

Venons-en aux perspectives 1975.

Je citerai, pour mémoire, l'article 12.02 (d'ailleurs devenu 12.32) car il supporte quantités de dépenses diverses en relation avec les frais d'études et d'élaboration et de publications de plans.

Pour l'article 63.21, un nouveau crédit d'engagement de 194.000.000 de francs est prévu. De même, pour le 71.10, 175.000.000 de francs sont inscrits.

D'autre part, un nouvel article 51.05 a été créé. Il prévoit 25.000.000 de francs pour des subsides aux administrations publiques subordonnées pour la rénovation urbaine sur des domaines privés.

Dit krediet is inderdaad nieuw. De voorziene toelagen moeten het de ondergeschikte openbare besturen mogelijk maken de stadskernvernieuwing door te trekken tot het privé-domein, wil zeggen tot eigendommen in partikulier bezit.

Het krediet voorzien in artikel 63.21 omvat toelagen aan de openbare besturen die de stadskernvernieuwing van eigendommen beogen, toebehorend aan deze ondergeschikte openbare besturen.

Artikel 71.10 voorziet in de nodige kredieten die het de Staat moet mogelijk maken rechtstreeks zekere onroerende goederen aan te schaffen in het kader van de stadskernvernieuwing.

Men stelt dus vast dat, vergeleken met de jaren 1973, 1974 en 1975, het totale terbeschikking gestelde krediet voor de stadskernvernieuwing gelijk is gebleven, namelijk 400.000.000 frank, dit afgezien van artikel 12.02.

De vraag die U zich voorzeker allen stelt is te weten waarom op dit vlak geen grote, ja zelfs geen grotere inspanning werd geleverd.

Het antwoord is tweërlei.

Zoals we reeds hebben gezien, zijn de kredieten 1973 onaangeroerd gebleven en werden deze van 1974 slechts gedeeltelijk aangesproken. Dit sluit in dat de kredieten voor 1975 aanzienlijk worden verhoogd door de overdracht van de niet opgebruikte kredieten der vorige jaren.

Anderzijds was het de wens van de Minister van Openbare Werken voor 1975 hogere kredieten te kunnen uittrekken dan de vermelde.

Dit stuitte evenwel op de heel zeker gegronde bezwaren van de Inspectie van Financiën.

Ik wens hier uw aandacht te vestigen op deze bezwaren; zij bevelen de « promoters » van de stadskernvernieuwing een zekere matiging aan en het in acht nemen van de regels van een zuivere staatkundige begroting. In deze woorden liggen noch bitterheid noch een verwijt.

De voornaamste zorg van de Inspectie van Financiën — een gegronde zorg die ik volledig onderschrijf — bestaat er in dat het inschrijven van kredieten volgens een gans nieuw principe (zij komen voor het eerst voor in 1973) geen bron zouden zijn van nieuwe initiatieven, oorzaak van toekomstige, zeer belangrijke uitgaven.

De Inspectie van Financiën trok reeds de aandacht op het zeer dure karakter van onteigeningen in het centrum van de steden, dit ter gelegenheid van de bespreking van de begrotingsvoorstellen voor het jaar 1974.

Eenmaal de weg van de stadskernvernieuwing ingeslagen, wordt het zeer moeilijk — zoniet onmogelijk — op zijn stappen terug te komen.

Het lijkt mij dan ook van het hoogste belang vooraf te volgen politiek uit te stippelen, een schatting te doen van de totale voorziene uitgaven en deze dan zo goed mogelijk te spreiden.

Ce nouveau crédit est au fond une initiative nouvelle. En effet, il s'agit ici de subsides aux administrations publiques subordonnées pour leur permettre de réaliser la rénovation urbaine sur des propriétés privées, c'est-à-dire des propriétés appartenant à des particuliers.

Le crédit prévu à l'article 63.21 vise, lui, des subsides aux administrations publiques pour leur permettre de réaliser la rénovation urbaine sur des biens appartenant à ces administrations publiques subordonnées.

Quant à l'article 71.10, il prévoit le crédit nécessaire pour permettre à l'Etat d'acquérir directement certains biens immeubles dans le cadre de la rénovation urbaine.

L'on peut donc constater, par comparaison avec les années 1973, 1974 et 1975, que la masse de crédits affectée à la rénovation urbaine est restée sensiblement la même, à savoir 400.000.000 de francs, ceci fait abstraction de l'article 12.02.

La question que vous vous posez certainement tous est de savoir pourquoi l'on n'a pas consenti un effort important, ou plus important, en ce domaine.

Il y a deux réponses à cette question.

Tout d'abord, ainsi que nous l'avons vu, les crédits 1973 sont restés intacts et les crédits 1974 n'ont été entamés que d'une manière très fragmentaire. Il en résulte que les crédits de 1975 pourront être très sensiblement augmentés par le biais des reports des crédits des années antérieures.

D'autre part, le Ministre des Travaux publics avait désiré inscrire pour 1975 des crédits d'un ordre beaucoup plus important que ceux que je vous ai cités.

Ces prévisions se sont cependant heurtées à des objections assurément fondées de la part de l'Inspection des Finances.

Je voudrais attirer votre attention sur ces objections car elles devraient inciter les « promoteurs » de la rénovation urbaine à une certaine rigueur et à une prise de conscience des règles de l'orthodoxie budgétaire. Ces paroles sont dites sans aucune acrimonie, ni sans aucune pensée de reproche.

Le principal souci de l'Inspection des Finances — souci légitime et que je partage entièrement — a été d'éviter que l'inscription de crédits d'un principe nouveau (ils ne datent que de 1973) ne constitue que l'amorce d'une initiative qui pourrait occasionner des dépenses très importantes dans l'avenir.

L'inspection des Finances signalait déjà, lors de l'examen des propositions budgétaires pour 1974, le caractère très onéreux des expropriations au centre des villes.

Une fois engagé dans la voie de la rénovation urbaine, il sera très difficile — sinon impossible — de faire marche arrière.

Il apparaît donc comme impérieux de déterminer au préalable la politique à suivre, de faire une prognose des dépenses totales à prévoir et leur échelonnement.

Op een ogenblik dat men de wijze van het begrotings-beheer wil afstemmen op het spreiden en voorzien der uitgaven op lange termijn, verwondert het initiatieven te zien ontstaan zonder dat degelijke, globale studies werden ondernomen.

Men zal mij onmiddellijk opwerpen dat de huidige piloot-operaties juist voorbestemd zijn de middelen te onderzoeken welke moeten worden aangewend en dat het uit de aard der zaak moeilijk, zoniet onmogelijk is iets te voorzien op halflange termijn.

Het lag niet in mijn bedoeling mij tegen deze operaties te richten, maar veeleer er uw aandacht op te trekken, vooral voor de toekomst, geen enkele operatie van stadskernvernieuwing meer aan te vangen zonder de absolute noodzakelijkheid eerst een volledig en op de toekomst gericht programma van uitgaven te hebben uitgewerkt.

Het is inderdaad in het belang zelf van de uit te voeren werken.

Ik ben ook van gevoelen dat de stadia van proefnemingen en improvisaties zijn voorbijgestreefd.

Het is slechts door nauwkeurig opmaken van de financiële voorzieningen van elke operatie dat een echte en samenhangende politiek van stadskernvernieuwing kan worden gevoerd.

Alleen daardoor zullen wij in de nodige middelen kunnen voorzien.

A l'époque où l'on préconise des systèmes de gestion budgétaire destinés à la prévision à long terme des dépenses, l'on est en effet étonné de voir apparaître des initiatives de rénovation urbaine sans que des études globales préalables aient été poussées.

L'on va m'objecter immédiatement que les opérations pilotes en cours sont destinées justement à expérimenter les moyens à mettre en œuvre et que, par leur nature même, il était difficile, sinon impossible, de faire des prévisions à moyen terme.

Mon propos n'était pas d'attaquer spécialement ces opérations mais d'attirer votre attention, au moins pour l'avenir, sur l'absolue nécessité de n'entreprendre une opération de rénovation urbaine qu'après avoir établi un programme complet et prévisionnel des dépenses.

Je crois qu'il y va de l'intérêt même des opérations à entreprendre.

Je crois aussi que le stade des expériences et des improvisations doit être dépassé.

Ce n'est qu'au prix d'une certaine rigueur dans l'établissement des prévisions financières de chaque opération qu'une véritable politique cohérente de rénovation urbaine pourra être menée.

Et ce n'est qu'à ce prix que nous en obtiendrons les moyens.

BIJLAGE E.

Antwoorden van de
Minister van Brusselse Aangelegenheden.

De antwoorden van de Minister van Brusselse Aangelegenheden op de verschillende vragen die door de commissieleden zijn gesteld, kunnen als volgt worden samengevat :

— wat de groenzones betreft werden de gemeenten verzocht voorstellen te doen voor de aankoop of de aanleg van groene ruimten. Nu reeds worden een aantal dossiers onderzocht en er zullen subsidies worden toegekend.

Onder de belangrijke groenzones die thans worden aangelegd denke men vooral aan het Pede-park te Anderlecht en een groot groengebied te Jette.

Het Rijk zal tot aanplantingen overgaan op zijn domein en langs de wegen die het Rijk beheert.

— Wat de huisvesting betreft, bestemt de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting ongeveer 14 pct. voor Brussel en dit percentage is in 1974 bereikt.

Het programma 1973-1975 van de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting werd voor de Brusselse agglomeratie geheel nageleefd. Het percentage van 14 pct. is gemotiveerd door de aanzienlijke behoeften en door het feit dat de Nationale Landmaatschappij geen woningen bouwt op het grondgebied van de 19 gemeenten.

Indien er voor bepaalde gemeenten leemten of vertragingen zijn, vraagt de Minister dat deze worden gesignaleerd en hij belooft maatregelen te nemen om daarin te voorzien.

Het is juist dat de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting belast is met de zorg voor de dossiers. De fusie tussen de N.M.H. en de N.L.M. doet geen bijzondere problemen rijzen voor Brussel.

— Wat de ruimtelijke ordening betreft, de bouw van de nieuwe kantoren zal beperkt worden met inachtneming van de voorschriften van het gewestplan dat thans in voorbereiding is.

Woonwijken zullen in de regel worden beschermd.

Het is juist dat de decentralisatie van de kantoren naar de buitenwijken, vervoersproblemen kan doen rijzen voor het personeel. Bijgevolg behoren grote kantoorgebouwen slechts te worden opgetrokken in wijken met voldoende vervoer-voorzieningen.

Het is ook juist dat de bijzondere bestemmingsplannen die een aantal jaren geleden zijn goedgekeurd, niet in overeenstemming zijn met de mening die men er thans op na houdt over de inrichting van de wijken waarop zij betrekking hebben. Zonder in bijzonderheden te willen treden, moet nochtans worden opgemerkt dat het de taak is van de gemeente om initiatieven te nemen voor de herziening van het plan

ANNEXE E.

Réponses du
Ministre des Affaires bruxelloises.

Les réponses du Ministre des Affaires bruxelloises, aux différentes questions posées par les Commissaires se résument comme suit :

— En ce qui concerne les espaces verts, les communes ont été invitées à faire des propositions d'acquisition ou d'aménagement. Dès à présent, une série de dossiers sont à l'étude et les subsides seront accordées.

Parmi les espaces verts importants en cours de création, il faut retenir le Parc de la Pède, à Anderlecht, et une large zone verte à Jette.

Des plantations sont également prévues par l'Etat sur son domaine et le long des voiries qu'il gère.

— En ce qui concerne le logement, la Société nationale du Logement réserve environ 14 p.c. pour Bruxelles et ce pourcentage a été atteint en 1974.

Le programme 1973-1975 de la Société nationale du Logement est parfaitement respecté pour la région bruxelloise. Le pourcentage de 14 p.c. se justifie par l'importance des besoins et par le fait que la Société nationale terrienne ne construit pas de logements sur le territoire des 19 communes.

Dans la mesure où des déficiences ou des retards apparaîtraient pour certaines communes, le Ministre souhaite qu'on le lui signale et promet de prendre les mesures voulues pour y remédier.

Il est exact que c'est la Société nationale du Logement qui a les dossiers en charge. Le problème de la fusion entre la S.N.L. et la S.N.T. ne se pose pas particulièrement à Bruxelles.

— En ce qui concerne l'aménagement du territoire, la construction de nouveaux bureaux sera limitée compte tenu des prescriptions du Plan de Secteur en cours d'élaboration.

D'une façon générale, les quartiers résidentiels seront protégés.

Il est exact que la décentralisation des bureaux vers la périphérie peut créer un problème de transport du personnel; des ensembles importants de bureaux ne doivent être construits qu'à proximité des lignes de transports en commun bien desservies.

Il est également exact que les plans particuliers d'aménagement, approuvés il y a un certain nombre d'années, ne correspondent plus aux idées que l'on se fait actuellement de l'aménagement des quartiers qu'ils concernent. Sans vouloir entrer dans des cas particuliers, il convient de remarquer que c'est toujours à la commune de prendre l'initiative de la révision du plan d'aménagement. Dès que cette révision du plan

van aanleg. Zodra die herziening bij koninklijk besluit is uitgevaardigd, mogen bouwvergunningen worden geweigerd, zelfs als ze in overeenstemming zijn met het bijzonder plan waarvan de herziening aan de gang is.

— Wat inzonderheid de vernieuwing van sommige wijken en de woningsanering betreft, zij opgemerkt dat er nooit beweerd werd dat die maatregel van toepassing zou zijn op het gehele grondgebied van de agglomeratie.

Er zijn verschillende vormen van wijkvernieuwing mogelijk. Hoe het ook zij, de bijzondere plannen van aanleg moeten door de betrokken gemeenten worden opgesteld.

Aanvullend antwoord van de Staatssecretaris voor de Huisvesting, toegevoegd aan de Minister van Brusselse Aangelegenheden.

Als antwoord op een vraag die is gesteld bij de bespreking van de begroting 1975 in de Senaatscommissie voor de openbare werken, volgt hierna het aantal woningen die van 1971 tot 1974 in de Brusselse agglomeratie tot stand kwamen, met vermelding van het percentage ten opzichte van het totale aantal volkswoningen in het gehele land.

	Aantal	pct.
1971	1.233	10,44
1972	1.566	9,98
1973	1.408	9,75
1974 (tot einde november)	1.105	

d'aménagement a été décrétée par arrêté royal, les autorisations de bâtir peuvent être refusées, même si elles sont conformes au plan particulier en cours de révision.

— En ce qui concerne plus particulièrement la rénovation de certains quartiers et la réhabilitation du logement, il convient de remarquer qu'il n'a jamais été dit que cette mesure serait généralisée à l'ensemble du territoire de l'agglomération.

Différents modes de rénovation sont possibles. Mais, en tout état de cause, des plans particuliers d'aménagement seront dressés par les communes intéressées.

Réponse complémentaire du Secrétaire d'Etat au Logement adjoint au Ministre des Affaires bruxelloises.

Comme suite à une question qui a été posée lors de la discussion du budget 1975 en Commission des Travaux publics du Sénat, je vous communique ci-dessous le nombre de logements réalisés dans la région bruxelloise au cours des années 1971 à 1974, avec indication du pourcentage par rapport à l'ensemble des logements sociaux dans tout le pays.

	Nombre	p.c.
1971	1.233	10,44
1972	1.566	9,98
1973	1.408	9,75
1974 (jusqu'à fin novembre)	1.105	

BIJLAGE F.

Aanvullend antwoord van de Staatssecretaris namens de studie van de ruimtelijke ordening van de Belgische maritieme gebieden.

De industrialisatie van de maritieme gebieden in het Vlaamse gewest wordt met de dag een actueel vraagstuk.

Regelmatig wordt mijn kabinet geconfronteerd met de aanvragen tot vestiging van allerlei activiteiten, gaande van de energiebevoorrading (kerncentrales, aardgas-terminals) tot nutsbedrijven en andere industriële activiteiten.

De tijd was rijp om al deze aanvragen en voorstellen te beoordelen in het kader van een algemene planning die rekening houdt met de evolutie terzake, de fysieke mogelijkheden aldaar, de milieu-hygiënische implicaties ervan en de financiële inspanning die hiermede gepaard gaat.

Aldus is de gedachte ontstaan van de studiesyndicaten SYMARINFRA en SYMARINDUS. Het Staatssecretariaat voor Streekeconomie treedt als enige opdrachtgever op.

SYMARINFRA is een studie-syndicaat bestaande uit de D.N.B., de N.I.M. en de groep De Meyer, met als object de studie van de ruimtelijke ordening, de infrastructuur en superstructuur van de maritieme gebieden langs de Belgische kust, met het inzicht de economische ontwikkeling en de industrialisatie van West-Vlaanderen te bevorderen.

SYMARINDUS is een studie-syndicaat bestaande, enerzijds, uit de D.N.B., en, anderzijds, het Westvlaams Economisch Studiebureau. Dit laatste heeft vooral studiewerk voor ogen met betrekking tot de inplanting van nieuwe industrieën in de voorhaven of in zee, inclusief overheidsinitiatieven, gemengde initiatieven of privé-initiatieven in het domein van openbaar nut. (Electriciteitsproductie door kerncentrales, waterbevoorrading door ontzilting van zee-water, energiebevoorrading en industriële activiteiten op basis van aardgas).

Begin augustus 1974, werd het studiecontract van SYMARINFRA ondertekend. Gezien de hoogdringendheid van bepaalde gestelde problemen, werd voorzien dat binnen een periode van 12 maanden verslag zal worden uitgebracht. De conclusies van de studie zullen dienen als basis van het regionaal economisch beleid in de maritieme gebieden.

Tevens werd voorzien dat op regelmatige tijdstippen coördinatievergaderingen zullen worden belegd waaraan al de betrokken departementen zullen deelnemen en waarbij de tussentijdse rapporten zullen worden besproken, zodat de studie regelmatig kan worden gereoriënteerd en het concept hiervan volledig parallel zou lopen met de visie van de betrokken ministeriële departementen. Betrokken stuurgroep is reeds tweemaal samengekomen in de loop van de laatste maanden.

ANNEXE F.

Réponse complémentaire du Secrétaire d'Etat concernant l'étude de l'aménagement du territoire des zones maritimes belges.

L'industrialisation des zones maritimes dans la région flamande constitue un problème chaque jour de plus en plus d'actualité.

Régulièrement, mon cabinet est confronté avec les demandes d'établissement de diverses activités allant de l'approvisionnement en énergie (centrales nucléaires, terminals de gaz naturel) aux entreprises d'intérêt public et autres activités industrielles.

Le moment était venu de juger de toutes ces demandes et propositions dans le cadre d'un planning général tenant compte de l'évolution en la matière, des possibilités physiques à cet endroit, des implications en matière d'environnement et d'hygiène et de l'effort financier y afférent.

C'est ainsi qu'est née l'idée des syndicats d'étude SYMARINFRA et SYMARINDUS. Le Secrétariat d'Etat à l'Economie régionale est seul mandant.

SYMARINFRA est un syndicat d'étude composé du S.P.I., de la S.N.I. et du groupe De Meyer ayant pour objectif l'étude de l'aménagement du territoire, de l'infrastructure et de la superstructure des zones maritimes le long du littoral belge dans le but de promouvoir le développement économique et l'industrialisation de la Flandre occidentale.

SYMARINDUS est un syndicat d'étude composé, d'une part, du S.P.I. et, d'autre part, du Westvlaams Economisch Studiebureau. Ce dernier envisage principalement des travaux d'étude relatifs à l'implantation d'industries nouvelles dans l'avant-port ou en mer, y compris les initiatives du secteur public, des initiatives mixtes ou des initiatives du secteur privé dans le domaine de l'intérêt public (la production d'électricité par des centrales nucléaires, l'approvisionnement en eau par le dessalage d'eau de mer, approvisionnement en énergie et activités industrielles sur base de gaz naturel).

Au début d'août 1974, le contrat d'étude de SYMARINFRA a été signé. Compte tenu de l'extrême urgence de certains problèmes posés, il était prévu qu'un rapport sera soumis dans un délai de 12 mois. Les conclusions de l'étude serviront de base à la politique économique régionale dans les zones maritimes.

Il a été prévu également qu'à des époques régulières on organisera des réunions de coordination auxquelles participeront tous les départements concernés et au cours desquelles les rapports intermédiaires seront discutés afin d'assurer régulièrement la réorientation de l'étude et le parallélisme entre la conception de l'étude et celle des départements ministériels intéressés. Le groupe-pilote concerné s'est déjà réuni deux fois au cours des derniers mois.

BIJLAGE G.

Errata.

1. *Ontwerp van wet.*

TITEL III.

A. *Instellingen van Openbaar Nut* (blz. 6).

Artikel 13 (nederlandse tekst) laatste paragraaf, vierde regel :

Na de woorden « (Bestuur der Wegen) », de woorden « werden aangegaan » in te lassen.

2. *Wetstabel.*

TITEL II.

Kapitaalsuitgaven.

SECTIE III.

Eigenlijk Ministerie van Openbare Werken.

HOOFDSTUK VI.

Vermogensoverdrachten binnen de sector overheid.

Bladzijde 40 : in de kolom « Art. » te lezen :

63.19 in plaats van 63.15 en

63.15 in plaats van 63.19.

HOOFDSTUK VII.

Investerings (civiele).

Bladzijde 43 : in de kolom « Art. » te lezen :

73.07 in plaats van 73.06 en

73.16 in plaats van 73.17.

ANNEXE G.

Errata.

1. *Projet de loi.*

TITRE III.

A. *Organismes d'intérêt public* (p. 6).

Article 13 (texte néerlandais) dernier paragraphe, quatrième ligne :

Après les mots « (Bestuur der Wegen) », ajouter les mots « werden aangegaan ».

2. *Tableau de loi.*

TITRE II.

Dépenses de capital.

SECTION II.

Ministère des Travaux publics proprement dit.

CHAPITRE VI.

Transferts de capitaux à l'intérieur du secteur public.

Page 40 : dans la colonne « Art. » lire :

63.19 à la place de 63.15 et

63.15 à la place de 63.19.

CHAPITRE VII.

Investissements (civils).

Page 43 : dans la colonne « Art. » lire :

73.07 à la place de 73.06 et

73.16 à la place de 73.17.

BIJLAGE H.

Opmerkingen van het Rekenhof.

Een lid vroeg of het Rekenhof opmerkingen maakte op de begroting 1975. Uw verslaggever verwijst naar volgende brief van het Rekenhof :

« Naar aanleiding van het onderzoek van het ontwerp van begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het jaar 1974 heeft het Hof, bij brief nr. A1 T 334.361 B1/B2, van 27 februari 1974, meegedeeld dat het inlassen, onder artikel 533 van het ontwerp van begroting van het Wegenfonds voor 1974 (als bijlage bij het ontwerp van begroting van het betrokken departement), van een sub-littera 03, « Oprichten van elektrische en elektromechanische inrichtingen op de autosnelwegen en wegen van de Staat », een nieuwe uitbreiding van de opdracht van die instelling inhoudt.

» Hoewel zijn collega de Minister van Openbare Werken daarop heeft gewezen, stelt het toch vast dat de voornoemde bijbepaling nog steeds voorkomt onder hetzelfde artikel van het ontwerp van begroting van het Wegenfonds voor het jaar 1975 en dat daarenboven de inlassing, onder artikel 535, van littera 03 en 04, « Lasten in verband met het kapitaal der Intercommunale Verenigingen voor autosnelwegen », eveneens een nieuwe uitbreiding van de aan de instelling toevertrouwde opdracht tot gevolg heeft.

» Het Hof meent dan ook bijzonder de nadruk te moeten leggen op de noodzaak van een herziening van de wet tot oprichting van het Fonds om het de mogelijkheid te bieden alle werkzaamheden waarvoor kredieten zijn uitgetrokken op zijn begroting regelmatig uit te voeren, bijzonder die welke hierboven zijn besproken. »

ANNEXE H.

Remarques de la Cour des comptes.

Un membre a demandé si la Cour des comptes a formulé des remarques concernant le budget de 1975. Votre rapporteur renvoie à la lettre suivante de la Cour des comptes :

« A l'occasion de l'examen du projet de budget du Ministère des Travaux publics pour l'année 1974 la Cour vous a signalé, par lettre du 27 février 1974, n° A1 T 334.361 L2 que l'introduction, sous l'article 533 du projet de budget du Fonds des routes pour 1974 (annexé au projet de budget du département dont il s'agit) d'un sous-littera 03, intitulé « Etablissement d'installations électriques et électromécaniques sur les autoroutes et routes de l'Etat » implique une nouvelle extension de la mission confiée à cet organisme.

» Quoiqu'elle ait également attiré l'attention du Ministre des Travaux publics sur ce point, elle constate que non seulement l'adjonction budgétaire précitée figure toujours sous le même article au projet de budget du Fonds des Routes pour l'année 1975, mais que l'introduction sous l'article 535, des litteras 03 et 04, intitulés respectivement « Charges afférentes au capital des Associations intercommunales pour autoroutes » et « Charges des crédits transitoires levés par les Associations intercommunales pour autoroutes », résulte également de nouvelles extensions de la mission confiée à cet organisme.

» En conséquence la Cour croit devoir insister sur la nécessité de procéder à la revision de la loi organique dudit Fonds, à l'effet de lui permettre d'exercer régulièrement toutes les activités pour lesquelles des crédits sont inscrits dans son budget, et notamment celles dont il est fait mention ci-dessus. »

BIJLAGE I.

Nagekomen antwoorden.

1. Antwoord van de Staatssecretaris betreffende de uitbreiding van de huisvestingsmogelijkheden in Limburg.

Het woningprobleem en meer bepaald het probleem van de sociale woningbouw stelt zich inderdaad zeer scherp in de provincie Limburg.

De gewestelijke bouwvennootschappen, erkend door de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting, die in deze provincie werkzaam zijn, hebben evenwel in de nabije toekomst een belangrijk programma af te werken nl. de bouw van ongeveer 3.000 woningen.

De desbetreffende dossiers bevinden zich in verschillende uitvoeringsfasen en gaan van het voorontwerp in onderzoek tot de reeds aan de gang zijnde aanbestedingsprocedures. Bovendien werden zeer onlangs door de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting in het kader van de verdeling van het reservecontingent van 1974 nog 250 woningen ter beschikking gesteld van de provincie Limburg.

Tenslotte, en zoals ik reeds meermalen heb verklaard, overweeg ik kredieten van de sector streekeconomie over te hevelen naar de sector van de sociale huisvesting.

Hierbij rijzen echter nog problemen van begrotingstechnische aard die moeten opgelost worden vooraleer tot de concrete realisatie van mijn voornemen te kunnen overgaan.

Het is duidelijk dat ook de provincie Limburg haar rechtmatig deel van deze kredieten zal verkrijgen, daarbij rekening houdend met het streven van de Regering om de activiteit van het Kempens kolenbekken opnieuw op te voeren.

2. Programma 1975 voor de Westvlaamse autowegen.

De Intercommunale Vereniging voor de autowegen in West-Vlaanderen stelt haar programma 1975 als volgt voor :

— Autoweg A17, Doornik-Kortrijk-Brugge	
Sectie E3 - Leie	
— Brug over de E3 + bruggen B63 en O64	F 100.000.000
Verkeerswisselaar A17/A19 te Wevelgem (gedeeltelijk)	
	150.000.000
Sectie Wevelgem-Rumbeke	
— Bruggen B53 en B57	50.000.000
— Verkeerswisselaar met rijksweg nr. 308 te Rumbeke (minimale uitvoering) . . .	20.000.000

ANNEXE I.

Réponses tardives.

1. Réponse du Secrétaire d'Etat au sujet de l'extension des possibilités de logement au Limbourg.

Le problème du logement et plus particulièrement celui de la construction d'habitations sociales se pose en effet de façon très aiguë dans le province du Limbourg.

Les sociétés régionales de logement, agréées par la Société nationale du Logement qui exercent leurs activités dans cette province, ont cependant un important programme à terminer dans le proche avenir, à savoir la construction de quelque 3.000 habitations.

Les dossiers en question se situent à différentes phases d'exécution qui vont de l'examen de l'avant-projet à la procédure d'adjudication déjà en cours. De plus, la Société nationale du Logement vient de mettre 250 habitations à la disposition de la province du Limbourg dans le cadre de la répartition du contingent de réserve 1974.

Enfin, comme je l'ai déjà déclaré à plusieurs reprises, j'envisage de transférer des crédits du secteur de l'économie régionale au secteur du logement social.

A cet égard se posent encore toutefois des problèmes de technique budgétaire, qui devront être résolus avant qu'il soit possible de passer à la réalisation concrète de mes intentions.

Il est évident que la province du Limbourg obtiendra la juste part de ces crédits, compte tenu aussi des tentatives du Gouvernement de ranimer les activités du bassin charbonnier campinois.

2. Programme 1975 pour les autoroutes de la Flandre occidentale.

L'Intercommunale pour les autoroutes de la Flandre occidentale présente le programme suivant pour 1975 :

— Autoroute A17, Tournai-Courtrai-Bruges	
Section E3 - Lys	
— Pont au-dessus de l'E3 + ponts B63 O64	F 100.000.000
Echangeur A17/A19 à Wevelgem (partiellement)	
	150.000.000
Section Wevelgem-Rumbeke	
— Ponts B53 et B57	50.000.000
— Echangeur avec Nationale n° 308 à Rumbeke (réalisation minimale) . . .	20.000.000

Sectie Jabbeke-Zeebrugge	
— Brug over het kanaal Brugge-Oostende + brug over de spoorweg Brussel- Oostende	150.000.000
— Autoweg A18, Jabbeke-Veurne-Calais	
Verkeerswisselaar met autoweg A10, Brussel-Oostende te Jabbeke	
— Grondwerken — wegdekken — brug (gedeeltelijke uitvoering)	210.000.000
Sectie Gistel-Nieuwpoort	
— Wegdekken	200.000.000
— Autoweg A19, Kortrijk-Ieper-Veurne	
Vak Ieper Sint-Jan-Geluwe	
— Grondwerken en bruggen O22 en O23	220.000.000
— Brug B20 te Zonnebeke	40.000.000
— Rijksweg nr. 905, Torhout-Loppem-Brugge	
— Vak begrepen tussen de aan gang zijnde werken, grondgebied Brugge, en de auto- weg Brussel-Oostende	60.000.000
	<u>F 1.200.000.000</u>
— Diversen (herzieningen, onteigeningen, enz.)	300.000.000
	<u>F 1.500.000.000</u>
Aan te besteden op een buitengewoon krediet ter versnelde ontsluiting van de Westhoek	
— Wegdekken Jabbeke-Gistel van de auto- weg A18	F 217.000.000

Section Jabbeke-Zeebrugge	
— Pont sur le canal Bruges-Ostende + pont sur la ligne ferroviaire Bruxelles- Ostende	150.000.000
— Autoroute A18, Jabbeke-Furnes-Calais	
Echangeur avec autoroute A10, Bruxelles-Ostende à Jabbeke	
— Terrassements — revêtements — pont (réalisation partielle)	210.000.000
Section Gistel-Nieuport	
— Revêtements	200.000.000
— Autoroute A19 Courtrai-Ypres-Furnes	
Tronçon Ypres Saint-Jean-Geluwe	
— Terrassements et ponts O22 et O23	220.000.000
— Pont B20 à Zonnebeke	40.000.000
— Nationale n° 905, Torhout-Loppem-Bruges	
— Tronçons compris entre les travaux en cours, territoire de Bruges, et l'autoroute Bruxelles-Ostende	60.000.000
	<u>F 1.200.000.000</u>
— Divers (révisions, expropriations, etc.)	F 300.000.000
	<u>F 1.500.000.000</u>
A adjudger sur un crédit extraordinaire en vue du dévelop- pement accéléré du Westhoek.	
— Revêtements Jabbeke-Gistel de l'auto- route A18	F 217.000.000