

Chambre des Représentants

SESSION 1981-1982

23 FÉVRIER 1982

PROPOSITION DE LOI

portant obligation de procéder à une étude détaillée préalablement à la construction d'autoroutes, de routes pour automobiles ou de rocades ainsi que des ouvrages d'art annexes tels que les ponts, etc.

(Déposée par M. Gabriels)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les années 1960 à 1970 passeront sans doute dans l'histoire comme une période de construction effrénée de routes souvent superflues. L'augmentation considérable du parc automobile a été pour un certain nombre de planificateurs et de dirigeants un prétexte bienvenu pour pousser à cette expansion anarchique. Si certaines routes n'étaient pas nécessaires, l'amélioration du réseau existant peut également être contestée.

On s'est trop peu préoccupé de l'incidence de l'infrastructure routière sur notre environnement au sens le plus large du terme.

Cette incidence sur l'homme, la nature ou l'aménagement du territoire a à peine été jugée digne d'intérêt.

Il en est résulté des décisions qui ignorent le bien-être de l'homme.

On s'est toujours basés sur des conceptions trop rigides — l'augmentation du parc automobile était le seul élément retenu; on préférerait ne tenir compte que des comptages du trafic effectués aux heures de pointe. Il en est résulté une quantité exagérée de projets de route et d'ouvrages d'art. Néanmoins, il est évident que la construction de ponts, le creusement de tunnels et l'aménagement de routes ne relèvent pas seulement du génie civil. L'incidence sur l'environnement est le premier facteur à étudier.

D'autres problèmes ont également été perdus de vue jusqu'à ce jour.

Le Ministère des Travaux publics n'a pas davantage pensé devoir faire procéder à une étude détaillée de rentabilité en ce qui concerne les projets prévus. Pourtant, pa-

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1981-1982

23 FEBRUARI 1982

WETSVOORSTEL

houdende verplichting tot het instellen van een uitgebreid onderzoek vóór de aanleg van autosnelwegen, autowegen of omleidingswegen en de bouw van de daarbijhorende kunstwerken zoals bruggen, enz.

(Ingediend door de heer Gabriels)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Over de jaren 1960 tot 1970 zal in de geschiedenis ongetwijfeld geschreven staan dat ze onder meer gekenmerkt waren door een ongebreidelde en vaak overbodige wegenaanleg. De enorme toename van het wagenpark was voor een aantal planners en beleidsmensen een gunstig voorwendsel om deze wildgroei in de hand te werken. Niet alleen dat sommige wegen niet nodig waren of zijn, ook het verbeteren van het aanwezige wegennet kan betwist worden.

Maar al te weinig heeft men zich bekommerd om de weerslag van de wegeninfrastructuur op onze omgeving in de ruimst mogelijke zin van het woord.

De weerslag ervan op de mens, de natuur of de ruimtelijke ordening werd nauwelijks het overwegen waard geacht.

Vandaar de beslissingen die aan het welzijn van de mens voorbijgingen.

Men vertrok steeds van een te strak patroon: de toename van het wagenpark was het enige gegeven; bij voorkeur werd dan nog enkel vertrokken van verkeerstellingen op de spitsuren. Hierdoor schiep men duidelijk een overcapaciteit aan beton- of asfaltprojecten. Nochtans is het duidelijk dat, bij het leggen van bruggen, het graven van tunnels en het aanleggen van wegen, meer komt kijken dan enkel beton- of asfaltkunde. De weerslag op de omgeving is een eerste factor die onderzocht dient te worden.

Ook aan andere zaken werd tot op heden niet gedacht.

Het Ministerie van Openbare Werken dacht er evenmin aan een uitgebreid rendabiliteitsonderzoek te laten maken i.v.m. projecten die werden opgezet. En nochtans zou dit

reille étude aurait été très utile : certains projets (routes et ouvrages d'art) n'auraient jamais été exécutés et l'Etat aurait ainsi réalisé des économies considérables.

La réalité d'aujourd'hui prouve que le point de départ qui consistait à se baser uniquement sur « l'augmentation du parc automobile » relevait non seulement d'une conception trop étroite, mais était, en outre, une erreur.

Quelques années après avoir été réalisés beaucoup de projets s'avèrent peu rentables et, d'autre part, des ouvrages qui ne paraissent même pas utilisables ont été construits.

Récemment encore, le Ministre des Travaux publics a concédé, dans une réponse à une question parlementaire, qu'au cours des dernières années, plus de 350 millions ont été dépensés inutilement pour la construction de routes, ponts et autres ouvrages d'art dans les seuls Brabant et Limbourg !

Il aurait été préférable de consacrer ces fonds, par exemple, à l'amélioration des transports publics qui en de nombreux endroits du pays se sont détériorés d'une façon désespérante et qui sont très souvent devenus inutilisables en raison de la faiblesse ou de l'insuffisance de l'offre.

L'automobile était le « veau d'or » et malgré l'ampleur accrue de la crise économique et, par conséquent, la nécessité de procéder à des économies d'énergie, on n'a pas « changé son fusil d'épaule ».

Contrairement aux Pays-Bas, nous n'avons pas de plan global, ni dans le domaine des routes et des autoroutes en général, ni dans celui des transports publics. N'est-il pas caractéristique de constater que 12 études de courants de trafic aient été entreprises au cours des seules cinq dernières années ? N'est-il pas symptomatique que l'E-5 a été construite de telle manière que le « désencombrement » de la circulation se remarque à peine sur les routes existantes ?

N'est-il pas significatif que l'aménagement d'un pont sur le canal Albert, à Hasselt, n'a été entamé qu'après plusieurs années de contestation et après le début de la construction d'une autoroute à 50 km au nord ? N'est-il pas significatif que le pont de Godsheide-Hasselt, dont la construction a coûté 299 millions, reste inutilisé en raison d'une erreur de planification ? N'est pas frappant que l'échangeur Erasme, à Bruxelles, reste inutilisé ?

Le temps de la planification sans objet serait-il révolu ?

La présente proposition de loi vise à promouvoir l'étude de la circulation en Belgique. Nous disposons de connaissances et de références très vastes, mais nous n'en tirons pratiquement aucun profit. Telle est la justification de la présente proposition de loi dont l'urgence résulte de la situation budgétaire.

PROPOSITION DE LOI

CHAPITRE I

Champ d'application

Article 1

Tous les travaux routiers définis ci-après et qui relèvent du Ministère des Travaux publics ou d'une intercommunale existante ou à créer, pour ce qui concerne les expropriations, la construction ou l'entretien, doivent faire l'objet d'une étude préalable et approfondie.

zeer nuttig zijn geweest : bepaalde projecten (wegen en kunstwerken) zouden nooit gerealiseerd zijn geweest en alzo zou de Staat heel wat bespaard hebben.

Dat het vertrekpunt « enkel uitgaan van toename van het wagenpark » niet alleen te eng is maar bovendien fout bewijst de realiteit van nu.

Heel wat projecten blijken immers na jaren verwezenlijking niet alleen onrendabel te zijn maar bovendien werden werken uitgevoerd die niet eens bruikbaar blijken.

Onlangs nog gaf de Minister van Openbare Werken in een antwoord op een parlementaire vraag toe dat de laatste jaren enkel in Brabant en Limburg al meer dan 350 miljoen aan wegen, bruggen of « andere kunstwerken » nutteloos uitgegeven werden !

Sommen die dan beter zouden besteed worden aan bijvoorbeeld een verbetering van het openbaar vervoer, dat nu op vele plaatsen in het land hopeloos achterop is geraakt en zeer dikwijls wegens het geringe of ondermaatse aanbod onbruikbaar is.

De auto was het gouden kalf en ondanks de groeiende energiecrisis met de daaraan gekoppelde noodzaak tot energiebesparing werden de bakens niet verzet.

In tegenstelling tot Nederland hebben wij geen enkele globale visie noch op het vlak van de autowegen en wegen in het algemeen, noch op het vlak van het openbaar vervoer. Is het niet typerend dat de laatste vijf jaar hooguit 12 herkomst-bestemmingsonderzoeken zijn opgezet ? Is het niet typerend dat de aanleg van de E-5 zodanig gebeurde dat ontlasting van de bestaande wegen nauwelijks merkbaar was ?

Is het niet typerend dat in Limburg pas na vele jaren contestatie begonnen werd met de aanpassing van een brug over het Albertkanaal te Hasselt, zulks nadat men begonnen was met de aanleg van een autosnelweg 50 kilometer noordwaarts ? Is het niet typerend dat te Godsheide-Hasselt een brug ligt die 299 miljoen heeft gekost en die door foutieve planning niet gebruikt wordt ? Is het niet indrukwekkend dat de Erasmusverkeerswisselaar in Brussel er wel ligt maar niet gebruikt wordt ?

Is de fase van doelloze planning misschien voorbij ?

Met dit wetsvoorstel wil de auteur een mogelijke bijdrage leveren tot een stuk verkeersstudie in België. Wij hebben enorm veel kennis en materiaal opgeslagen, maar wij maken er praktisch geen gebruik van. Daarom dit wetsvoorstel dat, ook gezien de budgettaire toestand, zeer dringend is.

J. GABRIELS

WETSVOORSTEL

HOOFDSTUK I

Toepassingsgebied

Artikel 1

Voor al de wegenwerken waarvan in artikel 2 de typebeschrijving volgt, en die wat onteigening, aanleg en onderhoud betreft ten laste zijn van het Ministerie van Openbare werken of de huidige of nog op te richten intercommunales voor wegenbeleid, is een voorafgaandelijk grondig onderzoek noodzakelijk.

Art. 2

Les travaux routiers visés à l'article 1 sont :

- la construction d'autoroutes nouvelles comportant 2×3 bandes de circulation;
- la construction d'autoroutes nouvelles comportant 2×2 bandes de circulation;
- l'aménagement d'autoroutes comportant 2×2 bandes de circulation en autoroutes comportant 2×3 bandes de circulation;
- la construction de routes express;
- la construction de routes comportant 4 bandes de circulation;
- la construction de roclades comportant 2×1 bande de circulation;
- la construction de roclades comportant 2×2 bandes de circulation, à la périphérie de villes ou de communes de 25 000 habitants au moins.

Art. 3

Dans le cadre de l'étude visée à l'article 1, il sera fait appel au concours des ministères dont relèvent les routes visées à l'article 2.

Art. 4

L'étude peut être effectuée à l'intervention des ministères compétents ou des départements scientifiques d'universités belges ou d'autres institutions.

Art. 5

Les routes transfrontières (visées à l'article 1) feront l'objet d'une étude supplémentaire concernant leur importance et leur fonction internationales.

Art. 6

Le Ministère des Travaux publics assurera la coordination des différentes études partielles effectuées par les divers départements ministériels.

Art. 7

Les conclusions de l'étude seront établies dans les 90 jours par un groupe de travail interdépartemental dans lequel sont représentés tous les ministères intéressés.

Art. 8

Les conclusions de l'étude seront soumises pour avis aux administrations des communes dans lesquelles les travaux routiers sont prévus. Les administrations communales, organisations et particuliers disposeront d'un délai de 90 jours pour faire connaître leurs remarques et objections au sujet des tracés proposés.

Art. 9

Les réclamations, observations et notes complémentaires formulées seront dûment mentionnées et annexées à l'étude.

Art. 2

De wegenwerken bedoeld in artikel 1, zijn :

- de aanleg van nieuwe autowegen met 2×3 rijstroken;
- de aanleg van nieuwe autowegen met 2×2 rijstroken;
- de omvorming van autowegen met 2×2 rijstroken in autowegen met 2×3 rijstroken;
- de aanleg van nieuwe snelverkeerswegen;
- de aanleg van nieuwe wegen met 4 rijstroken;
- de aanleg van omleidingswegen met 2×1 rijstrook;
- de aanleg van omleidingswegen met 2×2 rijstroken rond gemeenten of steden met ten minste 25 000 inwoners.

Art. 3

Voor de uitvoering van het onderzoek zal voor de verschillende onderdelen een beroep gedaan worden op de respectievelijke ministeries die bevoegd zijn voor de sub artikel 2 aangehaalde typewegen.

Art. 4

De uitwerking en de uitvoering van het onderzoek kan gebeuren door de respectievelijke bevoegde ministeries, maar kan ook gebeuren door wetenschappelijke afdelingen van Belgische universiteiten of andere instellingen.

Art. 5

Bij grensoverschrijdende wegen zoals bedoeld in artikel 1 zal een bijkomend onderzoek verricht worden naar de internationale betekenis en functies van de aan te leggen weg.

Art. 6

De coördinatie van de verschillende deelonderzoeken door de verschillende ministeriële departementen zal geschieden door het Ministerie van Openbare Werken.

Art. 7

Een interdepartementale werkgroep waarin alle belanghebbende ministeries zetelen is ermede belast om binnen een termijn van 90 dagen de eindrapportage van het onderzoek op te stellen.

Art. 8

De eindrapportage van het onderzoek zal voor advies voorgelegd worden aan alle besturen van gemeenten waar de wegenwerken gepland zijn. Gemeentebesturen, organisaties en particulieren moeten dan de gelegenheid krijgen om gedurende 90 dagen bezwaar aan te tekenen en opmerkingen te formuleren t.a.v. de voorgestelde tracés.

Art. 9

Na formulering van de bezwaren, opmerkingen en aanvullingen, dienen deze met duidelijke vermelding bijgevoegd

Sur base de quoi, il sera ensuite procédé à l'élaboration d'un rapport final.

CHAPITRE II

Description de l'étude

Art. 10

Pour établir le programme de l'étude, il faudra tenir compte, dans la mesure du possible, des études déjà effectuées en ce domaine.

Art. 11

L'étude comportera en outre les éléments suivants :

a) les caractéristiques, du point de vue de la géographie physique, de la zone faisant l'objet de l'étude, notamment l'altitude, la nature du sol et l'écoulement des eaux.

b) la nature et le site. Les différentes valeurs des zones considérées seront indiquées notamment au moyen de cartes de zonage d'écologie paysagère. A cette fin, il peut être fait usage de l'étude de l'impact sur l'environnement émanant du Ministère de la Santé publique. Il y aura lieu de retenir les critères suivants :

- l'existence d'écotopes,
- l'existence du gradient,
- l'importance des perturbations du sol et des perturbations hydrographiques,
- l'importance géomorphologique,
- le calme;

c) l'aspect agricole. Il faudra prendre en considération les facteurs primaires de production, comme la qualité du sol, ainsi que les facteurs secondaires de production, comme l'étendue de la zone agricole et l'infrastructure agricole;

d) l'urbanisation. Il conviendra de déterminer l'importance des zones urbanisées du type ouvert, semi-ouvert et fermé;

e) la fonction dans le domaine des services d'utilité publique. Il s'impose aussi de décrire les services existants et d'établir un profil reflétant l'ordre hiérarchique de ces services;

f) l'infrastructure routière. L'étude devra décrire :

- les complexes routiers et notamment effectuer un relevé des autoroutes, des voies rapides et des routes nationales qui traversent la zone concernée, avec indication de la capacité de ces voies de circulation;
- le réseau de transports publics et notamment le réseau ferroviaire et le réseau de desserte par bus;

g) l'approvisionnement en eau potable. Il conviendra de décrire la situation de la zone concernée en ce qui concerne l'approvisionnement en eau potable;

h) l'aspect « loisirs » : le rôle des loisirs actifs et passifs dans la zone concernée;

i) les monuments. Il faudra tenir compte des monuments importants qui se trouvent dans la zone concernée et qui sont classés ou présentent une grande valeur historique.

te worden aan het onderzoek. Op basis hiervan zal een definitieve eindrapportage opgesteld worden.

HOOFDSTUK II

Beschrijving van het onderzoek

Art. 10

Bij het opstellen van het onderzoeksprogramma zal men zoveel mogelijk rekening houden met reeds bestaande onderzoeken terzake.

Art. 11

Het onderzoek zal bovendien volgende bestanddelen bevatten :

a) fysisch geografisch karakter van het onderzoeksgebied, met name de hoogteligging, de bodemgesteldheid en de afwatering;

b) natuur en landschap, met name door middel van landschapsecologische zoneringskaarten worden de verschillende waarden van de gebieden aangeduid. De milieu-effect-rapportering van het Ministerie van Volksgezondheid kan daarvoor gebruikt worden. Hierbij dienen de volgende criteria gehanteerd te worden :

- de aanwezigheid van ecotopen,
- de aanwezigheid van gradiëntsituatie,
- de mate van gestoordheid van bodem en water,
- de geomorfologische betekenis,
- de aanwezigheid van rust;

c) landbouw. Primaire produktieomstandigheden zoals kwaliteit van de bodem. Secundaire produktieomstandigheden zoals de schaal van het agrarisch gebied en de agrarische infrastructuur;

d) verstedelijking. In hoeverre terzake is er sprake van open, half open of volledig verstedelijkte gebieden ?

e) verzorgingsfunctie. Ook is een beschrijving van het voorzieningsapparaat en de hiërarchische patroonvoorziening nodig;

f) verkeersinfrastructuur :

- verkeerswegenstelsels met name welke autowegen, snelwegen of gewone rijkswegen doorkruisen het bestaande gebied en welke capaciteit bestaat op deze wegen;

- openbaar vervoerstelsel met name spoorwegen en buslijnenstelsel;

g) drinkwatervoorziening. De situatie van het betrokken gebied in relatie tot de drinkwatervoorziening;

h) recreatie. Rol van de actieve en passieve recreatie in het betrokken gebied;

i) monumenten. Belangrijke monumenten in het betrokken gebied die geklasseerd en/of historisch zeer waardevol zijn.

CHAPITRE III

Développement de tracés alternatifs

Art. 12

Pour la construction de routes, il faudra envisager diverses possibilités de tracé. Ces tracés seront évalués à la lumière des éléments énumérés au chapitre II, article 2.

CHAPITRE IV

Impact de la construction de la nouvelle route

Art. 13

L'étude analysera l'impact de la construction de la route nouvelle sur l'infrastructure routière existante. Elle tiendra compte des différentes possibilités de tracé, comme il est prévu au chapitre III ainsi que du fonctionnement de la nouvelle liaison, de son incidence en ce qui concerne le dégagement du réseau existant et de son impact dans le domaine de la sécurité routière. A cet égard, l'administration maître de l'ouvrage procèdera à une étude sur les flux de trafic (origine et destination).

Art. 14

L'étude devra également déterminer l'impact de tous les éléments cités au chapitre II.

CHAPITRE V

Exécution pratique

Art. 15

Le Roi fixe toutes les autres modalités pratiques de cette étude.

21 janvier 1982.

HOOFDSTUK III

Ontwikkeling van alternatieve tracés

Art. 12

Bij de aanleg van de wegen zal rekening worden gehouden met verschillende tracé-alternatieven. Deze alternatieve tracés zullen afgezet worden tegen de achtergrond van de onderdelen zoals opgesomd in hoofdstuk II, artikel 2.

HOOFDSTUK IV

Effecten van de nieuwe aan te leggen weg

Art. 13

Het onderzoek zal de effecten bestuderen van de nieuwe weg op de bestaande verkeersinfrastructuur. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de verschillende alternatieve tracés zoals vermeld in hoofdstuk III. Ook dient rekening gehouden te worden met het functioneren van de nieuwe verbinding, de mate van ontlasting van het bestaande wegennet en het effect op de verkeersveiligheid. In dit verband dient het opdrachtgevend bestuur een herkomstbestemmingsonderzoek door te voeren.

Art. 14

Het onderzoek dient ook de effecten na te gaan van alle in hoofdstuk II opgesomde bestanddelen van het onderzoek.

HOOFDSTUK V

Praktische uitvoering

Art. 15

De Koning bepaalt alle verdere modaliteiten volgens welke dit onderzoek praktisch dient te gebeuren.

21 januari 1982.

J. GABRIELS
G. CARDOEN
J. SLEECKX
W. Taelman