

Chambre des Représentants

SESSION 1975-1976.

4 MARS 1976

BUDGET

du Ministère des Travaux publics
pour l'année budgétaire 1976.

RAPPORT

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

PAR M. Paul DE CLERCQ.

SOMMAIRE.

Page

I. — Exposé du Ministre des travaux publics	2
II. — Exposé du Ministre de la Défense nationale et des Affaires bruxelloises	15
III. — Exposé du Ministre des Affaires wallonnes et de l'aména- gement du territoire et du Logement	19
IV. — Exposé du Secrétaire d'Etat à l'aménagement du territoire et au logement, adjoint au Ministre des Affaires fla- mandes	26
V. — Discussion générale	48
1. Généralités	48
2. Digue, cours d'eau	49
3. Routes, autoroutes	69
4. Bâtiments	89
5. Crédits parallèles	91

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Bode.

A. — Membres : MM. Barbeaux, Bode, De Vidts, Hansenne, Kelch-
termans, Pierret, Vankeirsbilck, Verroken. — MM. Breyne, Bob Cools,
Gondry, Grégoire, Hubin, Mangelschots, Nyffels. — MM. Albert Claes,
Paul De Clercq, Mundeleer, Sprockeels. — MM. Maes, Persoons. —
MM. De Beul, Somers.

B. — Suppléants : MM. Schyns, Smets, Tanghe, Van Herreweghe. —
MM. Mathot, Urbain, Van Daele, Van Hoorick. — MM. Flamant,
Hubaux. — M. Helguers. — M. Valkeniers.

Voir :

4-XVI (1975-1976) :

- N° 1 : Budget.
- Nos 2 et 3 : Amendements.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1975-1976.

4 MAART 1976

BEGROTING

van het Ministerie van Openbare Werken
voor het begrotingsjaar 1976.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE OPENBARE WERKEN (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER Paul DE CLERCQ.

INHOUD.

Blz.

I. — Uiteenzetting van de Minister van Openbare Werken	2
II. — Uiteenzetting van de Minister van Landsverdediging en van Brusselse Aangelegenheden	15
III. — Uiteenzetting van de Minister van Waalse Aangelegen- heden en van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting	19
IV. — Uiteenzetting van de Staatssecretaris voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, toegevoegd aan de Minister van Vlaamse Aangelegenheden	26
V. — Algemene Bespreking	48
1. Algemeenheden	48
2. Dijken, Waterlopen	49
3. Wegen, autowegen	69
4. Gebouwen	89
5. Parallele kredieten	91

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Bode.

A. — Leden : de heren Barbeaux, Bode, De Vidts, Hansenne, Kelch-
termans, Pierret, Vankeirsbilck, Verroken. — de heren Breyne, Bob
Cools, Gondry, Grégoire, Hubin, Mangelschots, Nyffels. — de heren
Albert Claes, Paul De Clercq, Mundeleer, Sprockeels. — de heren
Maes, Persoons. — de heren De Beul, Somers.

B. — Plaatsvervangers : de heren Schyns, Smets, Tanghe, Van Herre-
weghe. — de heren Mathot, Urbain, Van Daele, Van Hoorick. — de
heren Flamant, Hubaux. — de heer Helguers. — de heer Valkeniers.

Zie :

4-XVI (1975-1976) :

- N° 1 : Begroting.
- Nos 2 en 3 : Amendementen.

6. Aménagement du territoire	93
a) Flandre	93
b) Wallonie	95
c) Bruxelles	97
7. Logement	100
a) Flandre	100
b) Wallonie	103
8. Politique foncière	105
Flandre	105
9. Renovation urbaine	106
a) Flandre	106
b) Wallonie	107
c) Bruxelles	107
10. Travaux subsidiés	112
a) Généralités	112
b) Flandre	114
11. Divers	117
VL — Discussion des articles et votes	119
ANNEXES	123

MESDAMES, MESSIEURS,

La commission a consacré sept réunions à l'examen du présent budget.

I. — EXPOSE DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

1. Introduction.

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

29 milliards 451 millions pour le secteur budgétaire;
19 milliards 954 millions pour le secteur débudgétisé,
soit 49 milliards 405 millions au total.

Par comparaison avec la partie du budget initial pour 1975 qui n'a pas été régionalisé, on constate l'accroissement suivant :

— 2 milliards 500 millions pour le secteur budgétaire;
— 2 milliards 250 millions pour le secteur débudgétisé,
soit 4 milliards 750 millions au total, ce qui représente une augmentation de 10,63 % par rapport au budget initial de 1975. Les possibilités d'action du département n'ont donc pas été augmentées de manière spectaculaire, surtout si l'on considère la hausse constante des prix.

Les crédits d'investissements afférents à l'urbanisme et au Fonds d'expansion économique ont été transférés aux budgets régionaux. En outre, la plus grande partie des crédits destinés aux subsides octroyés pour les travaux effectués par les pouvoirs subordonnés subiront sous peu le même sort mais ils ont été provisoirement inscrits au budget du Ministère des Travaux publics pour l'année 1976, et ce pour des raisons exclusivement techniques.

La régionalisation dans ce secteur prend effet au 1^{er} janvier 1976. Le Secrétaire d'Etat à l'Environnement est compétent pour la Flandre et le Secrétaire d'Etat à l'Economie régionale bruxelloise, pour Bruxelles. Le Ministre des Travaux publics reste compétent pour la région wallonne ainsi

6. Ruimtelijke ordening	93
a) Vlaanderen	93
b) Wallonië	95
c) Brussel	97
7. Huisvesting	100
a) Vlaanderen	100
b) Wallonië	103
8. Grondbeleid	105
Vlaanderen	105
9. Stadsvernieuwing	106
a) Vlaanderen	106
b) Wallonië	107
c) Brussel	107
10. Gesubsidieerde werken	112
a) Gemeenschappen	112
b) Vlaanderen	114
11. Varia	117
VI. — Bespreking van de artikelen en stemmingen	119
BIJLAGEN	123

DAMES EN HEREN,

De commissie besprak deze begroting tijdens zeven vergaderingen.

I. — UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN.

1. Inleiding.

Het investeringsprogramma van het Ministerie van Openbare Werken werd als volgt vastgesteld :

29 miljard 451 miljoen voor de budgettaire sector;
19 miljard 954 miljoen voor de extra-budgettaire sector,
hetzij in totaal 49 miljard 405 miljoen.

In vergelijking met het gedeelte van de oorspronkelijke begroting voor 1975 dat niet geregionaliseerd werd, stelt men volgende verhoging vast :

— 2 miljard 500 miljoen voor de budgettaire sector;
— 2 miljard 250 miljoen voor de extra-budgettaire sector,
hetzij in totaal 4 miljard 750 miljoen, wat een verhoging met 10,63 % vertegenwoordigt ten opzichte van de oorspronkelijke begroting van 1975. De werkmogelijkheden van het departement zijn derhalve niet spectaculair vergroot zo men rekening houdt met de constante prijsverhogingen.

Er zij aan herinnerd dat de investeringskredieten voor stedenbouw en het Fonds voor economische expansie naar de regionale begrotingen overgeheveld werden. Het grootste deel van de kredieten bestemd voor het toekennen van toelagen voor werken uitgevoerd door de ondergeschikte besturen zal binnenkort eenzelfde richting uitgaan, maar voorlopig zijn zij, om uitsluitend technische redenen, nog ingeschreven op de begroting voor 1976 van het Ministerie van Openbare Werken.

Deze sector werd inderdaad op 1 januari 1976 geregionaliseerd. De Staatssecretaris voor het Leefmilieu is bevoegd voor het Vlaamse landsdeel en de Staatssecretaris voor Brusselse Streekeconomie voor Brussel. De Minister van Openbare Werken blijft bevoegd voor Wallonië alsook voor

que pour la partie de ces crédits qui restent nationaux, par exemple, pour les subsides octroyés aux pouvoirs provinciaux.

Outre les montants cités, il convient de souligner que le Gouvernement est décidé à libérer ces crédits à 100 % d'une manière progressive. 40 % le sont déjà pour les quatre premiers mois de 1976 et ce taux pourrait atteindre 50 % dans les secteurs où la relance de l'économie et la sauvegarde de l'emploi l'imposera.

Le programme d'investissements du département est repris au tableau qui figure en annexe (annexe I).

Le tableau repris comme annexe II indique le degré d'exécution du plan 1971-1975.

2. Synthèse.

La présente synthèse de l'incidence budgétaire de la politique du Ministère des Travaux publics en 1976 a trait aux activités du département ministériel et à celles des organismes suivants :

- le Fonds des routes;
- La Régie des bâtiments;
- l'Intercommunale E 3;
- l'Intercommunale E 5;
- l'Intercommunale E 39;
- l'Intercommunale E 9 - E 40;
- l'Intercommunale pour les autoroutes de la périphérie de Bruxelles;
- l'Intercommunale pour les autoroutes de la périphérie de Charleroi;
- l'Intercommunale pour les autoroutes de la Flandre occidentale;
- l'Office de la navigation;
- la S.A. du canal et des installations maritimes de Bruxelles;

Toutes ces activités, exprimées en termes financiers et éventuellement regroupées, ont été classées suivant les objectifs que le Ministre des Travaux publics s'est fixés.

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 1975-1976.

(en milliers de F)

(Crédits votés — 1975 — ou à voter — 1976 — par le Parlement.)

I. Secteur budgétaire :

	1976	1975 Programme initial
1) Département	10 670 000	9 920 000
2) Fonds des routes	14 000 000	14 000 000
3) Régie des bâtiments	4 781 000	3 031 000
	29 451 000	26 951 000

het gedeelte der kredieten die nationaal blijven, zoals bijvoorbeeld het toekennen van subsidies aan de provinciale besturen.

Afgezien van de vermelde bedragen onderstreept zij dat de Regering besloten heeft deze kredieten voor 100 % vrij te geven volgens progressieve normen. Voor de eerste vier maanden van 1976 werd reeds 40 % vrijgegeven en dit percentage kan tot 50 % oplopen voor de sectoren waar het economisch herstel en de vrijwaring van de arbeidsplaatsen zulks vereisen.

Het investeringsprogramma van het departements is opgenomen in de tabel die als bijlage I bij dit verslag is gevoegd.

De als bijlage II opgenomen tabel geeft aan in hoever het plan 1971-1975 is uitgevoerd.

2. Synthese.

De hiernavolgende synthese van de budgettaire weerslag van de politiek van de Minister van Openbare Werken in 1976 heeft betrekking op de activiteiten van het departement en op die van de volgende instellingen :

- het Wegenfonds;
- de Regie der gebouwen;
- de Intercommunale E 3;
- de Intercommunale E 5;
- de Intercommunale E 39;
- de Intercommunale E 9 - E 40;
- de Intercommunale vereniging voor de autosnelwegen van de Brusselse periferie;
- de Intercommunale vereniging voor de autosnelwegen van de Charleroise periferie;
- de Intercommunale vereniging voor de autosnelwegen van West-Vlaanderen;
- de Dienst der scheepvaart;
- de N.V. Zeekanaal en haveninrichtingen van Brussel;

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

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

I. — Investeringsuitgaven.

A. Vergelijking van het investeringsprogramma 1975-1976.

(In duizendtallen F.)

(door het Parlement goedgekeurde — 1975 — of goed te keuren — 1976 — kredieten.)

I. Budgettaire sector :

	1976	1975 Oorspronkelijk programma
1) Departement	10 670 000	9 920 000
2) Wegenfonds	14 000 000	14 000 000
3) Regie der Gebouwen	4 781 000	3 031 000
	29 451 000	26 951 000

II. Secteur extra-budgétaire :

1) Financement Crédit communal de Belgique	2 500 000	2 500 000
2) E 3	1 300 000	1 400 000
3) E 5	4 000 000	3 000 000
4) E 39	1 200 000	800 000
5) E 9 - E 40	3 250 000	2 000 000
6) Intercommunale Bruxelles	2 000 000	3 250 000
7) Intercommunale Charleroi	1 725 000	2 000 000
8) Intercommunale Flandre Occidentale .	2 225 000	1 500 000
9) Canal Albert	1 500 000	1 500 000
10) Canal Bruxelles - Rupel	254 000	254 000
	<u>19 954 000</u>	<u>17 704 000</u>
Programme à 100 %	49 405 000	44 655 000

Total des crédits d'engagement prévus aux opérations de capital subdivisé comme ci-après :

Section II — Ministère des Travaux publics proprement dit.

Chapitre V — Transferts de capitaux à destination d'autres secteurs 715 000

Chapitre VI — Transferts de capitaux à l'intérieur du secteur public 1 605 000

Chapitre VII — Investissements directs (civils) 8 330 000
10 650 000

B. Regroupement fonctionnel des dépenses d'investissement.

(En milliers de F.)

Engagements possibles

1. Routes de l'Etat et autoroutes	29 740 000
2. Ports, canaux, voies navigables	10 116 000
3. Préventions d'inondations	618 000
4. Bâtiments de l'Etat	5 321 000
5. Travaux à exécuter par les pouvoirs subordonnés ou assimilés	2 590 000
6. Travaux en Wallonie à ventiler par arrêté royal	750 000
7. Dépenses diverses	250 000
8. Crédits culturels	20 000
Total général	<u>49 405 000</u>

II. Extra-budgettaire sector

1) Financiering Gemeentekrediet van België	2 500 000	2 500 000
2) E 3	1 300 000	1 400 000
3) E 5	4 000 000	3 000 000
4) E 39	1 200 000	800 000
5) E 9 - E 40	3 250 000	2 000 000
6) Intercommunale Brussel	2 000 000	3 250 000
7) Intercommunale Charleroi	1 725 000	2 000 000
8) Intercommunale West-Vlaanderen ...	2 225 000	1 500 000
9) Albertkanaal	1 500 000	1 000 000
10) Kanaal Brussel - Rupel	254 000	254 000
	<u>19 954 000</u>	<u>17 704 000</u>
Programma 100 %	49 405 000	44 655 000

Totaal der vastleggingskredieten uitgetrokken op de kapitaalsuitgaven en onderverdeeld als volgt :

Sectie II — Eigenlijk Ministerie van Openbare Werken.

Hoofdstuk V — Vermogensoverdrachten aan andere sectoren 715 000

Hoofdstuk VI — Vermogensoverdrachten binnen de sector overheid 1 605 000

Hoofdstuk VII — Directe investeringen 8 330 000
10 650 000

B. Functionele hergroepering der investeringsuitgaven.

(In duizendtallen F.)

Mogelijke verbintenissen

1. Rijkswegen en autosnelwegen	29 740 000
2. Havens, kanalen, bevaarbare waterlopen ...	10 116 000
3. Voorkomen van overstromingen	618 000
4. Staatsgebouwen	5 321 000
5. Werken uit te voeren door ondergeschikte openbare besturen of gelijkgestelde	2 590 000
6. Werken in Wallonië te verdelen bij koninklijk besluit	750 000
7. Diverse uitgaven	250 000
8. Culturele kredieten	20 000
Algemeen totaal	<u>49 405 000</u>

1. Routes de l'Etat.
(En milliers de F.)

Articles du budget	Objet des activités	Engagements possibles
Fonds des routes, art. 533.01/ex.	Routes ordinaires de l'Etat.	9 500 000
Fonds des routes, art. 533.01/ex.	Autoroute E 41 (Autoroute de Wallonie).	400 000
Fonds des routes, art. 533.01/ex.	Autoroute A 9 (Tournai-Courtrai).	300 000
Fonds des routes, art. 533.01/ex.	Tournai-Bruxelles.	100 000
Fonds des routes, art. 533.01/ex.	Ring de Mons.	250 000
Fonds des routes, art. 533.01/ex.	Liège - Aix-la-Chapelle.	300 000
Fonds des routes, art. 533.01/ex.	Divers.	115 000
Fonds des routes, art. 533.01/ex.	Autoroute E 10 (Bruxelles-Malines-Anvers).	1 450 000
Fonds des routes, art. 533.01/ex.	Autoroute A 12 (Bruxelles-Boom-Anvers).	650 000
Fonds des routes, art. 533.01/ex.	Autoroute E 5 (Bruxelles-Oostende).	500 000
Fonds des routes, art. 533.01/ex.	Bruxelles-Furnes.	200 000
Fonds des routes, art. 533.01/ex.	Divers.	85 000
Fonds des routes, art. 533.03.	Installations électriques et électromécaniques sur les autoroutes et routes de l'Etat.	150 000
Intercom. E 3.	Autoroute E 3 (Frontière française - Gand - Frontière néerlandaise).	1 300 000
Intercom. E 5.	Autoroute E 5 (Bruxelles-Liège). Autoroute A 2 (Verviers-St-Vith).	4 000 000
Intercom. E 39.	Autoroute E 39 (Lummen-Frontière néerlandaise). Autoroute A 2. Autoroute A 24.	1 200 000
Intercom. E 9 - E 40.	Autoroute E 40 (Wavre-Arlon). Autoroute E 9 (Liège-Arlon). Tronc commun.	3 250 000
Intercom. Bruxelles.	Autoroute périphérie.	2 000 000
Intercom. Charleroi.	Autoroute périphérie.	1 725 000
Intercom. Flandre occ.	Autoroute A 11 (Snaaskerke-Nieuport). Autoroute A 9. Autoroute A 71.	2 225 000
Titre II, Section II.		
art. 73.12.	Equipement touristique.	30 000
art. 73.17.	Installations électriques et électromécaniques sur les routes ordinaires de l'Etat.	10 000
	Total.	29 740 000

1. Rijkswegen.
(In duizendtallen F.)

Begrotingsartikelen	Voorwerp der activiteit	Mogelijke verbintenissen
Wegenfonds, art. 533.01/ex.	Gewone rijkswegen.	9 500 000
Wegenfonds, art. 533.01/ex.	Autosnelweg E 41 (Waal-se autosnelweg).	400 000
Wegenfonds, art. 533.01/ex.	Autosnelweg A 9 (Doornik-Kortrijk).	300 000
Wegenfonds, art. 533.01/ex.	Doornik-Brussel.	100 000
Wegenfonds, art. 533.01/ex.	Ring om Bergen.	250 000
Wegenfonds, art. 533.01/ex.	Luik-Aken.	300 000
Wegenfonds, art. 533.01/ex.	Diversen.	115 000
Wegenfonds, art. 533.01/ex.	Autosnelweg E 10 (Brussel-Mechelen-Antwerpen)	1 450 000
Wegenfonds, art. 533.01/ex.	Autosnelweg A 12 (Brussel-Boom-Antwerpen).	650 000
Wegenfonds, art. 533.01/ex.	Autosnelweg E 5 (Brussel-Oostende).	500 000
Wegenfonds, art. 533.01/ex.	Brussel-Veurne.	200 000
Wegenfonds, art. 533.01/ex.	Diversen.	85 000
Wegenfonds, art. 533.03.	Elektrische en elektro-mechanische inrichtingen op autowegen en Rijks-wegen.	150 000
Intercom. E 3.	Autosnelweg E 3 (Franse grens - Gent - Nederlandse grens).	1 300 000
Intercom. E 5.	Autosnelweg E 5 (Brussel-Luik). Autosnelweg A 2. Verviers-St-Vith.	4 000 000
Intercom. E 39.	Autosnelweg E 39 (Lummen-Nederlandse grens). Autosnelweg A 2. Autosnelweg A 24.	1 200 000
Intercom. E 9 - E 40.	Autosnelweg E 40 (Waver-Aarlen). Autosnelweg E 9 (Luik-Aarlen). Gemeenschappelijk vak.	3 250 000
Intercom. Brussel.	Autosnelweg Periferie.	2 000 000
Intercom. Charleroi.	Autosnelweg Periferie.	1 725 000
Intercom. West-Vlaanderen.	Autosnelweg A 11 (Snaaskerke-Nieuwpoort). Autosnelweg A 9. Autosnelweg A 71.	2 225 000
Titel II - Sectie II.		
art. 73.12.	Toeristische uitrusting.	30 000
art. 73.17.	Elektrische en elektro-mechanische installatie op gewone rijkswegen.	10 000
	Totaal.	29 740 000

2. Ports, canaux, voies navigables.

(En milliers de F.)

Articles du budget	Objet des activités	Engagements possibles
Office de la navigation.	Canal Albert.	1 500 000
S. A. du canal.	Canal Bruxelles-Rupel.	254 000
<i>Titre II - Section II.</i>		
art. 73.03/ex.	Cours d'eau.	2 212 000
art. 53.01.	Canal Gand-Terneuzen. Escaut maritime - liaison Escaut-Rhin (Traité bel- go-néerlandais).	710 000
art. 73.05.	Barrages-réservoirs et ad- ductions.	400 000
art. 73.04, 73.06 et 73.07.	Côte, ports maritimes et leur voies d'accès, dom- mages à la côte, port autonome de Liège.	1 515 000
art. 73.08.	Port de Zeebrugge.	1 500 000
art. 63.14.	Ports appartenant aux administrations publiques subordonnées.	810 000
art. 73.16.	Ports pour le yachting à la côte.	45 000
art. 71.05.	Expropriations.	900 000
art. 63.16.	Réparation de dommages causés par la guerre.	—
art. 73.15.	Installations électriques et électromécaniques, installations nécessaires pour la solution des pro- blèmes d'information et d'automatisme.	270 000
Total.		10 116 000

2. Havens, kanalen, bevaarbare waterlopen.

(In duizendtallen F.)

Begrotingsartikelen	Voorwerp der activiteit	Mogelijke verbintenissen
Dienst Scheepvaart.	Albertkanaal.	1 500 000
N. V. Zeekanaal.	Kanaal Brussel-Rupel.	254 000
<i>Titel II - Sectie II</i>		
art. 73.03/ex.	Waterlopen.	2 212 000
art. 53.01.	Kanaal Gent-Terneuzen Zeeschelde, Schelde-Rijn- verbinding (Belg. Ned. overeenk.).	710 000
art. 73.05.	Stuwdammen en toevoer- leidingen.	400 000
art. 73.06, 73.07 en 73.04.	Kust, zeehavens en toe- gangswegen, schade aan de kust, autonome haven van Luik.	1 515 000
art. 73.08.	Haven te Zeebrugge.	1 500 000
art. 63.14.	Havens van lagere open- bare besturen.	810 000
art. 73.16.	Yachthavens aan de kust.	45 000
art. 71.05.	Onteigeningen.	900 000
art. 63.16.	Herstellingen van schade wegens oorlogsfeiten.	—
art. 73.15.	Elektrische en elektro- mechanische inrichtingen, installatie voor informatie en automatieproblemen.	270 000
Totaal.		10 116 000

3. Prévention d'inondations.

(En milliers de F.)

Articles du budget	Objet des activités	Engagements possibles
<i>Titre II - Section II.</i>		
art. 63.04.	Déménagement dans les régions minières.	270 000
art. 73.03/ex.	Evacuation d'eau et autres travaux de dé- ménagement.	348 000
Total.		618 000

3. Voorkomen van overstromingen.

(In duizendtallen F.)

Begrotingsartikelen	Voorwerp der activiteit	Mogelijke verbintenissen
<i>Titel II - Sectie II.</i>		
art. 63.04.	Ontwatering in de mijn- gebieden.	270 000
art. 73.03/ex.	Waterafvoer en andere ontwateringswerken.	348 000
Totaal :		618 000

4. Bâtiments.

(En milliers de F.)

Articles du budget	Objet des activités	Engagements possibles
<i>Titre II - Section II.</i>		
art. 51.01.	Réparation des dommages de guerre aux bâtiments privés d'utilité publique.	—
art. 72.64.	Ecoles européennes.	143 000
art. 72.03.	Cité des Communautés européennes.	207 000
art. 63.02.2.	Bâtiments subsidiés.	190 000
art. 550.01.	Régie des bâtiments - Acquisitions.	218 600
art. 71.02.	Acquisition écoles européennes.	—
Régie Bâtiments. art. 550.01.	Bâtiments de l'Etat, construction et modernisation.	4 562 400
Total.		5 321 000

4. Gebouwen.

(In duizendtallen F.)

Begrotingsartikelen	Voorwerp der activiteit	Mogelijke verbintenissen
<i>Titel II - Sectie II</i>		
art. 51.01.	Herstel van oorlogsschade aan private gebouwen van openbaar nut.	—
art. 72.04.	Europese scholen.	143 000
art. 72.03.	Wijk Europese Gemeenschappen.	207 000
art. 63.02.3.	Gebouwen, toelagen.	190 000
Regie der Gebouwen. art. 550.01.	Regie der gebouwen - Onteigeningen.	218 600
art. 71.02.	Onteigeningen Europese Scholen.	—
Regie der Gebouwen. art. 550/01.	Bouwen en moderniseren van Rijksgebouwen.	4 562 400
Totaal.		5 321 000

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

(En milliers de F.)

Articles du budget	Objet des activités	Engagements possibles
<i>Titre II - Section II.</i>		
art. 51.03.	Enlèvement des bunkers.	5 000
art. 63.06.	Réparation des dégâts causés par des trombes d'eau.	20 000
art. 63.07.	Réparation de dommages causés par la guerre.	30 000
art. 63.08.	Travaux tombant sous l'application de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 (non financés par le Crédit communal).	25 000
Loi budgétaire art. 27.	Travaux tombant sous l'application de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 (financés par le Crédit communal).	2 500 000
art. 63.19.	Subside ville d'Anvers construction entrepôt.	10 900
Total.		2 590 000

5. Werken uit te voeren door ondergeschikte besturen of gelijkgestelde.

(In duizendtallen F.)

Begrotingsartikelen	Voorwerp der activiteit	Mogelijke verbintenissen
<i>Titel II - Sectie II</i>		
art. 51.03.	Opruiming van bunkers.	5 000
art. 63.06.	Herstelling van schade veroorzaakt door stortregens.	20 000
art. 63.07.	Herstelling van schade wegens oorlogsfeiten.	30 000
art. 63.08.	Werken vallend onder toepassing van het Regentsbesluit dd. 2.7.49 (niet gefinancierd door het Gemeentekrediet).	25 000
Begrotingswet. art. 27.	Werken vallend onder toepassing van het Regentsbesluit dd. 2.7.49 (gefinancierd door het Gemeentekrediet).	2 500 000
art. 63.19.	Toelagen stad Antwerpen. Entrepotcomplex.	10 000
Totaal.		2 590 000

6. Travaux à exécuter en Wallonie,
à ventiler par arrêté royal.

(En milliers de F.)

Article du Budget	Objet des activités	Engagements possibles
<i>Titre II - Section II.</i> art. 73.18.	Travaux en Wallonie.	750 000
	Total.	750 000

7. Dépenses diverses.

(En milliers de F.)

Article du Budget	Objet des activités	Engagements possibles
<i>Titre II - Section V.</i> art. 63.15.	Déplacement installations gaz et électricité.	250 000
	Total.	250 000

8. Crédits culturels.

(En milliers de F.)

Articles du budget	Objet des activités	Engagements possibles
<i>Titre II - Section V.</i> art. 63.10 et 64.01.	Crédits culturels.	20 000
	Total.	20 000

9. Dépenses courantes.

	En milliers de F	%
1. Entretien électricité	1 124 400	20,3
2. Entretien voies hydrauliques ...	1 853 500	
3. Entretien Plan Vert	36 300	
4. Entretien bâtiments	35 000	
5. Charges financières	6 832 200	45,5
6. Dépenses de personnel	4 485 300	29,9
7. Dépenses de fonctionnement ...	639 100	4,3
Total dépenses courantes	15 005 800	100,—

6. Werken uit te voeren in Wallonië,
te verdelen bij koninklijk besluit.

(In duizendtallen F.)

Begrotingsartikel	Voorwerp der activiteit	Mogelijke verbintenissen
<i>Titel II - Sectie II</i> art. 73.18.	Werken in Wallonië.	750 000
	Totaal.	750 000

7. Diverse uitgaven.

(In duizendtallen F.)

Begrotingsartikel	Voorwerp der activiteit	Mogelijke verbintenissen
<i>Titel II - Sectie III</i> art. 63.15.	Verplaatsing gas- en elektriciteitsinstallaties.	250 000
	Totaal.	250 000

8. Culturele kredieten.

(In duizendtallen F.)

Begrotingsartikelen	Voorwerp der activiteit	Mogelijke verbintenissen
<i>Titel II - Sectie I</i> art. 63.10, 64.01.	Cultuurekredieten.	20 000
	Totaal.	20 000

9. Lopende uitgaven.

	In duizend-tallen F	%
1. Onderhoud elektriciteit... ..	1 124 400	20,3
2. Onderhoud waterwegen	1 853 500	
3. Onderhoud groenplan	36 300	
4. Onderhoud gebouwen	35 000	
5. Financiële lasten... ..	6 832 200	45,5
6. Personeelsuitgaven	4 485 300	29,9
7. Werkingskosten	639 100	4,3
Algemeen totaal der lopende uit- gaven	15 005 800	100,—

3. Routes et autoroutes.

Le souci primordial qui a présidé à l'établissement du programme pour les routes et autoroutes a été de terminer au plus vite l'œuvre entreprise depuis de nombreuses années et de valoriser ainsi pleinement les investissements déjà réalisés. Cela se traduit par un effort supplémentaire de 1 750 millions.

En effet, pour les exercices 1974, 1975 et 1976, les crédits consacrés ou prévus pour la construction de notre infrastructure routière s'établissent comme suit (en millions de francs) :

3. Wegen en autowegen.

Het voornaamste punt van zorg bij het opstellen van het programma voor de wegen en autowegen was zo spoedig mogelijk het sinds vele jaren begonnen werk te voltooien teneinde de reeds gedane investeringen ten volle te kunnen benutten. Hiervoor werd een bijkomend krediet van 1 750 miljoen uitgetrokken.

Voor de dienstjaren 1974, 1975 en 1976 zijn of worden de volgende kredieten uitgetrokken voor onze wegeninfrastructuur (miljoenen frank) :

	Exercice 1974 Dienstjaar 1974		Exercice 1975 Dienstjaar 1975	Exercice 1976 Dienstjaar 1976	
	Crédits — Kredieten	Engagements contractés — Geboekte vastleggingen	Crédits votés — Goedgekeurde kredieten	Crédits proposés — Voorgestelde kredieten	
Autoroutes	5 065	4 323	4 700	4 500	Autowegen.
Routes ordinaires	8 935	6 422	9 300	9 500	Gewone wegen.
Intercommunales	13 704	10 613	13 950	15 700	Intercommunale Verenigingen.
Totaux	27 704	21 358	27 950	29 700	Totaal.

Dans un souci de clarté, le tableau ci-dessus appelle le commentaire suivant :

1°) La différence, pour l'exercice 1974, entre le montant des crédits adoptés et celui des engagements contractés résulte du blocage, sur le budget de cet exercice, d'une tranche conjoncturelle.

Cependant, il y a lieu de préciser, à cet égard, que le Gouvernement a décidé que les crédits adoptés pourront être utilisés à 100 % en 1976.

Il en a d'ailleurs été de même en 1975. A ce propos, il convient de remarquer que tous les crédits prévus pour 1975 ont été engagés, à l'exception de ceux alloués à l'Intercommunale E 5; un crédit de 712,6 millions n'a, en effet, pu être utilisé avant le 31 décembre 1975. Ce crédit sera reporté à 1976 et l'autorisation d'engagement de ladite intercommunale, majorée d'autant.

2°) La simple juxtaposition des chiffres des trois exercices dont il est question met clairement en évidence la politique actuellement suivie en matière d'investissements destinés au réseau routier, à savoir le maintien à un niveau constant de l'effort consenti dans ce secteur. Cet effort répond d'ailleurs toujours au volume des besoins à satisfaire.

3°) Le tableau ci-après reprend, par comparaison avec 1975, les crédits proposés pour 1976, sous la rubrique « Intercommunales ». Ils sont répartis comme suit entre les sept associations intercommunales pour la construction d'autoroutes :

Duidelijkheidshalve vergt deze tabel de onderstaande commentaar :

1° Het verschil tussen het bedrag van de voor het dienstjaar 1974 aangenomen kredieten en het bedrag van de geboekte vastleggingen spruit voort uit het blokkeren op de begroting van 1974 van een conjunctuurtranche.

Hierbij zij echter aangestipt dat de Regering beslist heeft dat de goedgekeurde kredieten voor 1976 volledig zullen mogen worden aangewend.

Zulks was voor 1975 eveneens het geval. Alle voor dat jaar uitgetrokken kredieten werden vastgesteld behalve die voor de Intercommunale E 5; een krediet ten belope van 712,6 miljoen kon immers niet vóór 31 december 1975 besteed worden. Dit krediet wordt naar 1976 overgeheveld en de machtiging tot vastlegging ten behoeve van deze Intercommunale wordt met een zelfde bedrag verhoogd.

2° Uit de onderlinge vergelijking van de cijfers voor de laatste drie dienstjaren blijkt eens te meer de huidige politiek van de Regering in verband met de investeringen voor wegenaanleg : die investeringen moeten op hetzelfde peil gehandhaafd worden. Die kredieten beantwoorden overigens nog steeds aan het volume van de bestaande behoeften.

3° In de onderstaande vergelijkende tabel staan tegenover 1975 de voor 1976 voorgestelde kredieten in de rubriek « Intercommunale Verenigingen ». Ze zij over de zeven bestaande intercommunale verenigingen voor de bouw van autowegen als volgt verdeeld :

	1976	1975	Différence
E 3	1 300	1 400	— 100
E 5	4 000	3 000	+ 1 000
E 39	1 200	800	+ 400
E 9/E 40	3 250	2 000	+ 1 250
Charleroi	1 725	2 000	— 275
I. V. A. W.	2 225	1 500	+ 725
B 1	2 000	3 250	— 1 250
Total	15 700	13 950	+ 1 750

Les différences constatées se justifient par les possibilités concrètes de réalisation de certains travaux en 1976.

Les crédits proposés permettront notamment :

1°) l'achèvement ou la mise en chantier des travaux de construction des autoroutes, des voies express et des rings autoroutiers, énumérés ci-après :

A 1/E 10	Bruxelles-Malines-Anvers (section Kontich-Wilrijk et tunnel de Wilrijk).
A 2	Lummen-Mechelen (section Lummen-Wezemaal et contournement Ouest de Louvain).
A 8	Bruxelles-Tournai (section Tournai-Hacquegnies).
A 9	Bruxelles-Furnes (section E 3-A 17).
A 12	Bruxelles-Boom-Anvers (tunnel de Boom).
A 17	Anvers-Bergen-op-Zoom.
A 17	Tournai-Zeebrugge (section Templeuve-St. Léger).
A 18/E 5	Jabbeke-Furnes.
A 19	Courtrai-Furnes (section Wevelgem-Ieper).
A 24	Eindhoven-Huy (section Lommel-Wijchmaal).
A 27	Verviers-Prüm (section Polleur-Solvaster et Emmels-Frontière).
R 0	Ring de Bruxelles.
R 3	Ring de Charleroi.
R 4	Ring de Gand.
R 5	Ring de Mons.
—	Ring de Louvain.

Route express 617 Anvers Littoral (section Anvers-Kemzeke).

Route express 226 Nivelles-E 40 (section Court-St-Etienne-Corroy-le-Grand).

Route express 746 Dottignies-Armentières (section Ploegsteert-Warneton).

2°) L'élargissement à 2 × 3 voies de circulation de certaines autoroutes :

A 3/E 5	Bruxelles-Aachen (section Loncin-Battice).
A 10/E 5	Bruxelles-Ostende (section Jabbeke-Ostende).
A 4/E 40	Bruxelles-Neufchâteau (section Bruxelles-Wavre).
A 14/E 3	Anvers-Courtrai (section St.-Nicolas-Gand).

	1976	1975	Vershil
E 3	1 300	1 400	— 100
E 5	4 000	3 000	+ 1 000
E 39	1 200	800	+ 400
E 9/E 40	3 250	2 000	+ 1 250
Charleroi	1 725	2 000	— 275
I. V. A. W.	2 225	1 500	+ 725
B 1	2 000	3 250	— 1 250
Totaal	15 700	13 950	+ 1 750

Een verklaring van de verschillen ligt in de concrete mogelijkheid om bepaalde werken in 1976 te kunnen uitvoeren.

Met de voorgestelde kredieten is met name mogelijk :

1°) de volledige afwerking ofwel het aanvangen van de werken voor de onderstaande autowegen, snelverkeerswegen en autoringwegen :

A 1/E 10	Brussel-Mechelen-Antwerpen (vak Kontich-Wilrijk en tunnel te Wilrijk).
A 2	Lummen-Mechelen (vak Lummen-Wezemaal en westelijke omleiding van Leuven).
A 8	Brussel-Doornik (vak Doornik-Hacquegnies).
A 9	Brussel-Veurne (vak E 2-A 17).
A 12	Brussel-Boom-Antwerpen (tunnel te Boom).
A 17	Antwerpen-Bergen-op-Zoom.
A 17	Doornik-Zeebrugge (vak Templeuve-St. Léger).
A 18/E 5	Jabbeke-Veurne.
A 19	Kortrijk-Veurne (vak Wevelgem-Ieper).
A 24	Eindhoven-Hoei (vak Lommel-Wijchmaal).
A 27	Verviers-Prüm (vakken Poleur-Solvaster en Emmels-grens).
R 0	Ring om Brussel.
R 3	Ring om Charleroi.
R 4	Ring om Gent.
R 5	Ring om Mons.
—	Ring om Leuven.

De snelverkeerswegen :

617	Antwerpen-Zee kust (vak Antwerpen-Kemzeke).
226	Nijvel-E 40 (vak Court-St.-Etienne-Corroy-le-Grand).
746	Dottignies-Armentières (vak Ploegsteert-Warneton).

2°) Verbreding op 2 × 3 rijstroken van bepaalde autowegen :

A 3/E 5	Brussel-Aachen (vak Loncin-Battice).
A 10/E 5	Brussel-Oostende (vak Jabbeke-Oostende).
A 4/E 40	Brussel-Neufchâteau (vak Brussel-Waver).
A 14/E 3	Antwerpen-Kortrijk (vak St. Niklaas-Gent).

Le réseau existant des routes et autoroutes doit évidemment être maintenu dans un état parfait de viabilité. C'est à cette fin qu'un effort spécial a été prévu en ce qui concerne l'entretien de notre infrastructure routière.

Cet effort est illustré par la progression des crédits qui y sont affectés, telle qu'elle résulte du tableau ci-après (en millions de francs) :

1974	...	2 600
1975	...	3 100
1976	...	3 460

4. Voies hydrauliques.

Les crédits d'investissement relatifs aux voies hydrauliques ont été fixés à 10 504 millions qui se répartissent comme suit :

8 750 millions pour le budget des Travaux publics

1 500 millions pour l'Office de la navigation

254 millions pour la S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles.

Par rapport à 1975, on constate un accroissement de 500 millions pour l'Office de la navigation en vue de permettre le creusement de la tranchée d'Eigenbilzen dans le cadre des travaux de modernisation du canal Albert.

En ce qui concerne les crédits octroyés au département, les travaux d'investissements programmés pour l'année budgétaire 1976 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 pour 1976 comporte en outre les travaux d'aménagement du site du barrage de l'Eau d'Heure et des équipements destinés à améliorer la production d'eau au barrage de la Vesdre à Eupen.

— 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 digues de l'Escaut maritime, du Demer, de la Dyle, de la Durme et des deux Netes seront consolidées et les travaux de démergement se poursuivent dans les vallées de la Meuse et de la Haine. Il est d'autre part évident que, comme suite aux événements des dernières semaines, un effort supplémentaire important devra être consenti en cours d'année tant en ce qui concerne la prévention des inondations qu'en matière de désensablement.

Les travaux aux canaux concernent le canal du Centre, le canal Hensies-Pommerœul, le canal de Roulers à la Lys, le canal Bossuit-Courtrai, le canal Kwaadmechelen-Dessel et le canal de dérivation de la Lys.

— Ports maritimes :

Tout comme les années précédentes, les programmes pour 1976 constituent la poursuite des travaux nécessaires à la création d'un port sur la rive gauche de l'Escaut à Anvers et l'adaptation du port de Zeebrugge afin de le rendre accessible aux navires de 125 000 tonnes.

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

Het bestaande autowegen- en wegnnet moet vanzelfsprekend in een goed berijdbare staat bewaard worden. Vandaar ook de aanzienlijke kredieten voor het onderhoud van onze weginfrastructuur.

De aangroei van de uitgetrokken kredieten blijkt uit onderstaande tabel (miljoenen frank) :

1974	...	2 600
1975	...	3 100
1976	...	3 460

4. Waterwegen.

De investeringskredieten voor de waterwegen werden op 10 504 miljoen vastgesteld en verdeeld als volgt :

8 750 miljoen voor de begroting van Openbare Werken

1 500 miljoen voor de Dienst der Scheepvaart

254 miljoen voor de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel.

Vergeleken met 1975 is er een vermeerdering met 500 miljoen voor de Dienst der Scheepvaart met het oog op het graven van de sleuf te Eigenbilzen in het raam van de moderniseringswerken aan het Albertkanaal.

In verband met de voor het Departement bestemde kredieten zij erop gewezen dat de voor het begrotingsjaar 1976 geprogrammeerde investeringswerken voorzien in de verdere afwerking of de beëindiging van de tijdens de voorbije jaren aangevatte infrastructuurwerken in het raam van de modernisering van de waterwegen — rivieren en kanalen — en van de uitbreiding en uitrusting van de zee- en rivierhavens. Het programma voor 1976 omvat bovendien de werken tot inrichting van het gebied rond de stuwdam van de Eau d'Heure, alsmede voorzieningen om de waterproductie bij de stuwdam van de Vesder te Eupen te verbeteren.

— Scheepvaartwegen :

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

Ter bestrijding van het overstromingsgevaar moeten bepaalde dijken van de Zeeschelde, de Demer, de Dijle, de Durme en de beide Netes worden verstevigd. De ontwateringswerken in het Maasdal en het Henedal worden voortgezet. Vanzelfsprekend zal in de loop van 1976 ten gevolge van de recente gebeurtenissen een belangrijke bijkomende inspanning moeten worden geleverd zowel wat het voorkomen van overstromingen betreft als in verband met de ontzanding.

De werken aan kanalen betreffen het Centrekanaal, het kanaal Hensies-Pommerœul, het kanaal Roeselare-Leie, het kanaal Bossuit-Kortrijk, het kanaal Kwaadmechelen-Dessel en het afleidingskanaal van de Leie.

— Zeehavens :

Net zoals de vorige jaren zijn de programma's voor 1976 de voortzetting van de werken die nodig zijn voor de uitbouw van een haven op de linkeroever van de Schelde te Antwerpen en voor de geschiktmaking van de haven van Zeebrugge voor schepen van 125 000 ton.

De werken tot verbetering van de toegangswegen naar de zeehavens worden insgelijks voortgezet.

5. Bâtiments.

Les crédits d'investissement relatifs aux bâtiments ont été sensiblement augmentés.

Si les crédits figurant au budget des Travaux publics proprement dits sont restés au même niveau qu'en 1975, soit 350 millions, par contre, ceux afférents au budget de la Régie des bâtiments ont été augmentés de 1 750 millions, passant de 3 031 millions en 1975 à 4 781 millions en 1976.

La politique générale de la Régie des bâtiments consiste à loger convenablement les services de l'Etat et des organismes d'intérêt public de la catégorie A auxquels s'étend sa compétence et ce, de la manière la plus rationnelle possible, c'est-à-dire sans jamais perdre de vue l'objectif à long terme que constitue la rationalisation de l'utilisation des deniers publics. En pratique, cela signifie qu'il faut tendre, à moyen terme ou à long terme, à l'élimination systématique des prises en location d'immeubles, en y substituant progressivement des bâtiments fonctionnels qui seraient la propriété de l'Etat.

Les prises en location ont, en effet, un caractère inflationniste et elles ne sont concevables qu'en tant que solution provisoire aux problèmes du logement. Elles s'avèrent à la longue ruineuses pour le trésor.

Pour atteindre l'objectif précité, la régie utilisera judicieusement les deux moyens ci-après :

1°) la poursuite d'une politique de construction fonctionnelle dans les grandes agglomérations du pays où il est encore en grande partie satisfait aux besoins sous forme de prises en location. Non seulement le budget des dépenses courantes s'en trouvera, à la longue, sensiblement réduit, mais un effort spécial en matière de construction constituera, en outre, un élément important dans la lutte contre le chômage actuel.

En effet, par sa qualité d'industrie à fort coefficient de travail, l'industrie de la construction convient particulièrement pour créer un maximum d'emplois pour un minimum d'investissements. Pour atteindre ce but, le gouvernement fera, au cours des prochaines années, un effort maximum pour mettre à la disposition de la Régie des bâtiments, des crédits d'investissement suffisants, ce qui, dans le passé, ne fut malheureusement pas toujours possible.

Toutefois, cette politique de construction suppose une planification précise des achats de terrains à bâtir.

Jadis, acquérir semblables terrains était chose difficile, sinon impossible, mais en ce moment, on peut constater que, par suite de la basse conjoncture dans laquelle se trouve actuellement l'industrie de la construction, divers propriétaires se révèlent disposés à céder leurs terrains à bâtir à l'Etat belge et ce, à des prix acceptables. La Régie des bâtiments profitera de cette occasion pour acquérir des terrains intéressants.

On peut songer ici, en particulier, à certains terrains à bâtir sis dans le quartier Nord et appartenant actuellement aux communes bruxelloises.

2°) profiter du potentiel excédentaire actuel du secteur immobilier en bâtiments à usage de bureaux — ceci dans l'agglomération bruxelloise — par l'acquisition, à des conditions très avantageuses, de bâtiments administratifs adéquats là où la possibilité se présente.

Pour ce faire, la régie désire recourir à des techniques d'acquisition modernes qui sont, en ce moment, fréquemment appliquées dans les entreprises privées et y donnent d'excellents résultats. On peut songer ici aux baux emphytéotiques, aux contrats de crédit-bail et aux contrats de location-vente. Puisque ces méthodes d'acquisition sont mentionnées expressément dans l'exposé des motifs de la

5. Gebouwen.

De investeringskredieten voor de gebouwen werden aanzienlijk verhoogd.

De op de eigenlijke begroting van Openbare Werken uitgetrokken kredieten blijven even hoog als in 1975, nl. 350 miljoen; de kredieten van de Regie der gebouwen zijn met 1 750 miljoen gestegen, en wel van 3 031 miljoen in 1975 naar 4 781 miljoen in 1976.

De algemene politiek van de Regie der Gebouwen is erop gericht de diensten van de Staat en van de parastatalen A waarvoor zij bevoegd is, degelijk en op de meest rationele wijze te huisvesten, d.w.z. door op lange termijn te streven naar een rationeler gebruik van de overheidsmiddelen. In concreto betekent dit dat op middellange en op lange termijn stelselmatig moet worden afgezien van het huren van gebouwen door deze te vervangen door functionele staatsgebouwen.

Het huren heeft immers een inflatoir karakter en is enkel aanvaardbaar als tijdelijke oplossing voor huisvestingsproblemen. Op lange termijn is het te duur voor de Schatkist.

Daartoe zal de Regie een oordeelkundig gebruik maken van de volgende twee middelen :

1°) het voeren van een functioneel bouwbeleid in de grote agglomeraties, waar nog grotendeels in de behoefte wordt voorzien door het huren van gebouwen. Niet alleen zal de begroting van de lopende uitgaven aldus op lange termijn aanzienlijk lager komen te liggen doch daarenboven zal een bijzondere inspanning op het stuk van gebouwen ertoe bijdragen de huidige werkloosheid te bekampen.

Het arbeidsintensief karakter van het bouwbedrijf is immers geschikt om met een minimum aan investeringen een maximum aan werkgelegenheid te verschaffen. Daartoe zal de Regering in de eerstvolgende jaren alles in het werk stellen om voldoende investeringskredieten ter beschikking te stellen van de Regie der gebouwen. In het verleden is dit helaas niet steeds mogelijk geweest.

Een dergelijk bouwbeleid vergt echter een duidelijk plan inzake de aankoop van bouwterreinen.

In het verleden was het moeilijk, zometeen onmogelijk dergelijke bouwterreinen te verwerven. Thans is het zo dat, ten gevolge van de heersende laagconjunctuur in het bouwbedrijf, verschillende eigenaars bereid gevonden worden om hun bouwterreinen aan de Belgische Staat af te staan tegen aanvaardbare prijzen. De Regie der gebouwen zal van die toestand gebruik maken om interessante terreinen aan te kopen.

Meer in het bijzonder wordt hier gedacht aan bepaalde terreinen in de Noordwijk, die nu eigendom zijn van de Brusselse gemeenten.

2°) de aanwending van de huidige overcapaciteit inzake kantoorgebouwen in de vastgoedsector, vooral dan in de Brusselse agglomeratie, door — waar haar die mogelijkheid wordt geboden — tegen zeer voordelige voorwaarden over te gaan tot de aankoop van deugdelijke administratieve gebouwen.

De Regie wenst hierbij eventueel een beroep te doen op moderne verwervingstechnieken die op dit ogenblik in de privé-ondernemingen veel worden toegepast en daar zeer goede resultaten opleveren. Gedacht wordt hier aan erfpachtovereenkomsten, leasing- en huurkoopovereenkomsten. Deze methodes van verwerving worden uitdrukkelijk vermeld in de memorie van toelichting bij de wet houdende op-

loi portant création de la Régie des bâtiments, il serait regrettable de ne pas profiter de cette possibilité lorsque la chose s'avère opportune.

La régie attache, comme par le passé, une grande importance à la réalisation de centres administratifs offrant un maximum de services au public, ainsi qu'à la possibilité d'extension de certains noyaux d'intégration dans les centres importants du pays.

En outre, la régie poursuivra la politique de construction industrialisée qui fut la sienne jusqu'à présent, afin d'obtenir une baisse sensible des prix et une réduction importante des délais d'exécution sans, pour autant, qu'il puisse en résulter une diminution de la qualité.

L'année budgétaire 1976 offre à l'Etat une occasion unique de donner le branle à une politique effective de construction et d'acquisition en matière de bâtiments de l'Etat. Les économies qui en résulteront à long terme s'accompagneront, à court terme, d'une réduction du chômage, pour ce qui concerne les constructions, tandis que, pour les acquisitions de bâtiments et de terrains, l'année 1976 se présente comme une année offrant des possibilités dont il s'impose de profiter.

En outre, de nombreux bâtiments occupés par les services publics n'offrent plus une sécurité suffisante, notamment au point de vue de l'installation électrique. Le Ministre compte prendre à cet égard des mesures radicales et créer une espèce de « fonds de sécurité », dont la forme n'est pas encore déterminée mais qui servira à financer le remplacement des installations devenues dangereuses.

Enfin, la loi du 1^{er} avril 1971 portant création de la Régie des bâtiments n'a, jusqu'à présent, pas été appliquée intégralement, notamment en ce qui concerne les redevances dues par les autres départements ministériels, l'incorporation des frais généraux dans cette redevance et le réinvestissement des recettes provenant des aliénations. Cette situation est préjudiciable à la gestion financière de la régie.

Néanmoins, moyennant accord au niveau gouvernemental, la situation sera régularisée en 1976 et la loi précitée effectivement appliquée.

6. Electricité et électromécanique.

Les crédits propres à cette administration ont été fixés à 430 millions, soit 280 millions au budget des Travaux publics et 150 millions au budget du Fonds des routes.

Les activités de l'administration de l'électricité et de l'électromécanique se situent essentiellement dans les domaines techniques suivants :

1. Equipements électromécaniques d'ouvrages d'art.

Il s'agit ici des équipements mécaniques et électriques de ponts mobiles, de tunnels, de barrages, d'élévateurs à bateaux, d'écluses, etc. L'A. E. E. n'opère pas dans ces domaines avec des crédits qui lui sont propres, mais exécute des installations qui sont à charge :

— de l'administration des voies hydrauliques, en ce qui concerne les ouvrages situés sur les cours d'eau;

— du Fonds des routes, pour les tunnels routiers.

Son programme est défini par celui des administrations ou organismes précités. Parmi les études à poursuivre ou à entamer en 1976, il convient de citer :

direction van de Regie der gebouwen zodat het te betreuren ware indien van deze mogelijkheid, — in de gevallen waarin dit opportuun lijkt, — geen gebruik gemaakt wordt.

Zoals het in het verleden het geval was, hecht de regie veel belang aan het tot stand komen van administratieve centra met een maximum aan dienstverlening aan het publiek, alsmede aan de mogelijkheid tot de uitbouw van integratiekernen in belangrijke centra van het land.

Tevens zal de regie verder gaan met het tot hiertoe gevoerde beleid van geïndustrialiseerde bouwsystemen, ten einde de prijzen en de uitvoeringstermijnen aanzienlijk te drukken zonder dat dit evenwel een kwaliteitsvermindering tot gevolg mag hebben.

Het begrotingsjaar 1976 biedt de Belgische Staat een unieke gelegenheid om een werkelijke aanvang te maken met een bouw- en verwervingsbeleid op het stuk van rijksgebouwen. De besparingen die op lange termijn hiervan het gevolg zijn, zullen daarenboven op korte termijn gepaard gaan met een vermindering van de werkloosheid; voor de aankoop van terreinen en gebouwen dient 1976 zich aan als een jaar waarin de geboden kansen moeten worden benut.

Tevens bieden vele door overheidsdiensten betrokken gebouwen geen voldoende zekerheid, o.m. wat de elektrische installaties betreft. Te dien aanzien neemt de Minister zich voor doortastende maatregelen te treffen en een soort « zekerheidsfonds » in te stellen waarvan de vorm nog niet bepaald is, maar dat zal bijdragen tot de financiering van de vervanging van gevaarlijk geworden installaties.

De wet van 1 april 1971 houdende oprichting van de Regie der gebouwen werd tot op heden nog niet integraal toegepast, inzonderheid wat betreft de betalingen die de andere departementen schuldig zijn, het doorberekenen van de algemene onkosten in die verschuldigde bedragen en het wederinvesteren van ontvangsten voortkomend uit vervreemdingen. Deze toestand is nadelig voor het financieel beheer van de regie.

Met de instemming van de Regering zal de toestand in 1976 evenwel aangezuiverd zijn en de voornoemde wet zal integraal kunnen worden toegepast.

6. Elektriciteit en elektromechanica.

De eigen kredieten van die administratie vertegenwoordigen 430 miljoen, herzij 280 miljoen op de begroting van Openbare Werken en 150 miljoen op de begroting van het Wegenfonds.

De activiteiten van het Bestuur voor Elektriciteit en Elektromechanica beslaan vooral de volgende technische domeinen :

1. Elektromechanische voorzieningen voor de kunstwerken.

Hieronder verstaat met de mechanische en elektrische uitrusting van de beweegbare bruggen, van de tunnels, de stuwdammen, de schepenelevators, de sluizen, enz. Het B. E. E. wendt in al die domeinen geen eigen middelen aan, maar voert de installaties uit die ten laste zijn van :

— het Bestuur der waterwegen, voor wat betreft kunstwerken op waterlopen;

— het Wegenfonds voor wat betreft wegentunnels.

Het programma wordt bepaald door dat van de voornoemde besturen en instellingen; onder de verder af te werken of nieuw aan te vangen studies in 1976 verdienen te worden geciteerd :

- de rachat de la chute de 73 m sur le canal du Centre à Strépy;
- l'équipement de l'écluse maritime de Zeebrugge, ainsi que des ponts franchissant cette écluse;
- les écluses de Moen et Bossuit;
- le tunnel de Kallo;
- l'écluse et le barrage de Lixhe.

D'autre part, des études ont déjà été entamées et seront vraisemblablement poursuivies concernant la porte tempête sur l'Escaut à Oosterweel et le barrage de la Houille.

Le volume des études en cours peut être évalué à environ 8 000 000 000 F.

Par ailleurs, il va de soi que cette administration poursuivra la gestion des travaux déjà en chantier et dont le montant peut être estimé à l'heure actuelle à quelque 2 500 000 000 F.

2. Equipements électriques et mécaniques dans les bâtiments.

Il s'agit ici des équipements de transport de personnes (ascenseurs, escalators...), de distribution de l'énergie, d'éclairage, de téléphone, de détection d'incendie... etc.

Ces travaux sont à charge du budget de la Régie des bâtiments.

3. Installations de télécommande, de télémessure, de télé-signalisation et d'informatique.

Ces activités, à charge de l'article 73.15 du budget du Ministère des Travaux publics, s'intègrent dans un vaste programme ayant notamment pour objectif :

- de maîtriser l'écoulement des eaux dans l'ensemble des voies hydrauliques et de prévenir toute situation anormale;
- de mesurer et régler le trafic sur le réseau routier;
- de coordonner le fonctionnement des signalisations dans certaines grandes agglomérations (Bruxelles, Gand, Bruges, Liège);
- d'assurer la commande, en fonction du lieu, de l'heure, du trafic et des circonstances atmosphériques, des éclairages routier et principalement autoroutier.

Dans chacun de ces domaines, le crédit global prévu de 270 000 000 F tend à la poursuite de programmes en cours depuis plusieurs années.

7. Travaux subsidiés et reconstruction.

L'aménagement des infrastructures pour les logements sociaux (loi Brunfaut) ainsi que pour les zones industrielles (Fonds d'expansion économique et de reconversion régionale) est régionalisé depuis le 1^{er} janvier 1975 et les dépenses y relatives se retrouvent dans les budgets régionaux.

A partir du 1^{er} janvier 1976, les charges d'intervention financière de l'Etat pour les travaux à exécuter par les administrations communales sont également régionalisées.

Il restera à charge du budget du Ministère des Travaux publics, notamment, les subsides intervenus en exécution de la législation sur les dommages de guerre et les subsides aux pouvoirs provinciaux.

Les crédits inscrits provisoirement dans le projet de loi sur le budget du Ministère des Travaux publics pour l'année 1976 sont égaux à ceux des années précédentes, à savoir :

- 270 millions pour les subsides octroyés directement à charge du budget du Ministère des Travaux publics;
- 2 500 millions pour les subsides financés par le Crédit communal de Belgique.

- het overwinnen van het verval van 73 m op het Centrumkanaal te Strépy;
- de uitrusting van de zeesluis te Zeebrugge en van de bruggen over deze sluis;
- de sluizen van Moen en Bossuit;
- de tunnel te Kallo;
- de sluis en de stuw te Lixhe.

Anderzijds werd reeds de studie aangevat — en ze zal heel waarschijnlijk ten uitvoer gelegd worden — betreffende de stormstuw op de Schelde te Oosterweel en de stuwdam op de Houille.

Het bedrag van de thans aan gang zijnde studies mag op nagenoeg 8 000 000 000 F geraamd worden.

Daarbij is het geheel logisch dat dit bestuur verder het beheer op zich neemt van de reeds in uitvoering zijnde werken, waarmee naar schatting een bedrag van 2 500 000 000 F gemoeid is.

2. Elektrische en mechanische uitrusting der gebouwen.

Het betreft de voorzieningen voor personenvervoer (liften, roltrappen...), voor energieverdeling, verlichting, telefonie, brandbeveiliging, enz.

Deze werken vallen ten laste van de begroting van de Regie der gebouwen.

3. Installaties voor telegeleiding, telemeting, teleseining en informatica.

Deze activiteiten vallen ten laste van artikel 73.15 van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken en maken deel uit van een vast programma dat hoofdzakelijk tot doel heeft :

- het onder controle houden van de waterafloop in het hele net van waterwegen en het voorkomen van elke abnormale toestand;
- het stellen en regelen van het verkeer op het wegennet;
- het coördineren van de verkeerssignalisaties in bepaalde grote agglomeraties (Brussel, Gent, Brugge, Luik);
- het inwerkingstellen van de wegverlichting voornamelijk op de autowegen volgens plaats, tijdstip, verkeer en weersomstandigheden.

Op al deze gebieden beoogt het totale uitgetrokken krediet van 27 000 000 de verdere uitwerking van de reeds verscheidene jaren in uitvoering zijnde programma's.

7. Gesubsidieerde werken en wederopbouw.

De infrastructuuruitrusting van de sociale woningen (wet Brunfaut) en van de industriezones (Fonds voor de economische expansie en de regionale omschakeling) is sinds 1 januari 1975 geregionaliseerd en de desbetreffende uitgaven vindt men in de gewestelijke begrotingen.

Vanaf 1 januari 1976 is de financiële Staatstussenkomst in de door de gewestelijke en lokale overheidsdiensten uit te voeren werken ook geregionaliseerd.

Er blijven dus ten laste van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken in het bijzonder de toelagen in uitvoering van de wetgeving over de oorlogschade en de toelagen aan de provinciale overheid.

De kredieten voorlopig uitgetrokken in het wetsontwerp houdende begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het jaar 1976, zijn dezelfde als tijdens de voorgaande jaren :

- 270 miljoen voor het toekennen van subsidies rechtstreeks ten laste van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken;
- 2 500 miljoen voor de subsidies gefinancierd door het Gemeentekrediet van België.

8. Logement.

L'arrêté royal du 2 avril 1975, qui délimite, parmi les attributions du Ministre des Travaux publics, les matières où une politique régionale différenciée se justifie en tout ou en partie, ayant en son article 1^{er} décrété la régionalisation de la politique du logement, le budget du Ministère des Travaux publics pour l'année 1976 ne supporte plus que la charge budgétaire qui résulte des décisions prises, en matière de logement, avant le 1^{er} janvier 1975.

II. — EXPOSE DU MINISTRE DE LA DEFENSE NATIONALE ET DES AFFAIRES BRUXELLOISES.

Le problème de Bruxelles, capitale belge et européenne, est, sur le plan de l'urbanisme, un problème particulier qui demande la mise au point d'une politique spécifique différente de celles des deux autres régions du pays. Celle-ci s'élabore depuis deux ans au départ d'une concertation parfois difficile, souvent fructueuse entre les pouvoirs publics et les habitants, suivant des lignes de force dont voici l'essentiel :

- privilégier l'habitat urbain et le mélange des fonctions socio-économiques;
- améliorer et étendre les transports en commun;
- restaurer ou préserver les espaces verts;
- multiplier les équipements collectifs;
- favoriser le secteur secondaire, en implantant des entreprises à haute technicité exemptes de pollution et en permettant l'extension des entreprises actuelles;
- démocratiser les organes politiques de décision.

Quels sont les moyens de cette politique ? On peut en distinguer trois principaux : le plan de secteur, les mesures réglementaires et la rénovation urbaine.

1. Le plan de secteur.

Ce plan peut être défini comme une programmation spatiale du développement économique et social mais aussi comme un plan de sauvegarde.

En préparation depuis près de dix ans à l'administration, un avant-projet a été soumis officieusement dès décembre 1974 à la critique des Bruxellois et 300 exemplaires ont été diffusés.

Des centaines d'avis sont parvenus et leur synthèse, faite par un bureau privé spécialisé, sert de base aujourd'hui à l'élaboration par l'administration du projet définitif.

Cette élaboration se fait en collaboration avec l'agglomération de Bruxelles, de manière à éviter les confusions et les contradictions qui pourraient surgir entre les plans généraux d'aménagement qui sont de son ressort et le plan de secteur dont le Ministre a la responsabilité.

Celui-ci doit sortir en février. Il comporte, sous forme de documents distincts, le plan de la situation existante de droit, celui de la situation existante de fait, un plan des zones d'affectation, un plan des transports publics et une brochure reprenant les prescriptions et autres textes réglementaires.

8. Huisvesting.

Aangezien naar het bepaalde bij artikel 1 van het koninklijk besluit van 2 april 1975 tot afbakening, binnen het raam van de bevoegdheden van het Ministerie van Openbare Werken, van de aangelegenheden waarin een verschillend regionaal beleid, geheel of gedeeltelijk, verantwoord is, de huisvestingspolitiek geregionaliseerd wordt, dient de begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het jaar 1976 nog slechts de begrotingslast te dragen die voortvloeit uit de vóór 1 januari 1975 inzake huisvesting getroffen beslissingen.

II. — UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN LANDSVERDEDIGING EN VAN BRUSSELSE AANGELEGENHEDEN.

Het probleem van Brussel, de Belgische en Europese hoofdstad, is uit een stedenbouwkundig oogpunt een bijzonder probleem, dat de uitwerking van een specifiek beleid vergt, verschillend van dat van de twee andere gewesten van het land. Deze politiek wordt sedert twee jaar uitgewerkt uitgaande van een soms moeilijk, maar dikwijls vruchtbaar overleg tussen de overheid en de inwoners volgens bepaalde hoofdlijnen, waarvan hieronder de belangrijkste :

- aan de stadswoningen en het mengen van de socio-economische functies een bepaalde voorrang verlenen;
- het gemeenschappelijk vervoer verbeteren en uitbreiden;
- de groene ruimten restaureren of beschermen;
- de gemeenschapsvoorzieningen doen toenemen;
- de secundaire sector beschermen door ondernemingen te vestigen die uit een technisch oogpunt zeer gevorderd zijn en geen milieubedrijf doen ontstaan enerzijds en door anderzijds de bestaande ondernemingen in de gelegenheid te stellen uitbreiding te nemen;
- de beleidsorganen die over het beslissingsrecht beschikken, democratiseren.

Welke zijn de middelen van die politiek ? Hier volgen de drie voornaamste : het gewestplan, de reglementaire maatregelen en de stadskernvernieuwing.

1. Het gewestplan.

Dit plan kan gedefinieerd worden als een ruimteprogrammatie voor de economische en sociale ontwikkeling, maar ook als een beschermingsplan.

Sedert ongeveer tien jaar werd bij het bestuur een ontwerp voorbereid, dat in december 1974 officieus aan de kritiek van de Brusselaars werd voorgelegd en waarvan 300 exemplaren rondgedeeld werden.

Honderden adviezen kwamen binnen, waarvan de samenvatting — door een gespecialiseerd particulier bureau verricht — vandaag door het bestuur als basis gebruikt wordt voor de opstelling van het definitief ontwerp.

Deze opstelling gebeurt in samenwerking met de agglomeratie Brussel ten einde de verwarringen en tegenstrijdigheden te vermijden die zouden kunnen rijzen tussen de algemene ordeningsplannen die onder de bevoegdheid van de Minister vallen en het gewestplan waarvoor hij verantwoordelijk is.

Dit moet in februari verschijnen. Het behelst in de vorm van verschillende documenten het plan van de situatie die van rechtswege bestaat, het plan van de situatie die werkelijk bestaat, het plan der zones van bestemming, het plan van de openbare vervoerdiensten, een brochure waarin alle voorschriften en andere reglementaire teksten voorkomen.

Ces prescriptions renvoient aux plans généraux et aux plans particuliers d'aménagement qui seront les instruments d'adaptation et d'exécution des grandes orientations du plan de secteur.

Les options du plan de secteur sont conformes à la politique générale dont il est question ci-avant :

- développement des zones d'habitat avec une protection sévère de l'habitat résidentiel et une souplesse plus grande pour l'habitat mixte;
- développement des secteurs industriels secondaires et création de zonings réservés aux grandes entreprises;
- extension et amélioration des transports en commun;
- sauvegarde du patrimoine architectural;
- protection et développement des espaces verts.

En tant que plan de sauvegarde et plan de protection, le plan de secteur doit s'opposer à la consommation non planifiée des ressources et du sol.

En tant que plan de développement, il doit permettre l'équilibre harmonieux des fonctions et des personnes. Le plan sera signé au début de mars et soumis à l'enquête publique le 1^{er} mai.

2. Mesures réglementaires.

En attendant la parution du plan de secteur, le Ministre a pris une série de mesures concrètes dont voici l'essentiel.

a) Circulaires.

— circulaire ministérielle tendant à limiter au maximum les démolitions d'immeubles de logements. Il ne sera plus donné de suite favorable aux demandes de démolir qui ne seront pas accompagnées d'un projet de reconstruction de logements.

— circulaire ministérielle interdisant la construction de bâtiments de plus de dix niveaux, étage technique compris, exception faite cependant des immeubles conformes à un plan particulier d'aménagement déjà approuvé par arrêté royal.

— circulaire aux communes leur demandant de présenter des projets d'ensembles piétonniers, qui recevront l'appui technique et financier nécessaire.

— circulaire aux communes tendant à améliorer l'environnement biologique des habitants de l'agglomération, par diverses mesures qui reçoivent l'appui financier du budget régional bruxellois : plantations d'arbres en nombre suffisant pour remplacer ceux récemment abattus, acquisition d'espaces verts, aménagement de squares, etc.

— circulaire ministérielle tendant à protéger le patrimoine architectural de Bruxelles et priant chaque commune de consigner sur une carte les habitations ayant un intérêt architectural ou historique, en vue d'éviter que certaines habitations remarquables soient vouées à la démolition au même titre que les constructions ordinaires.

Die voorschriften verwijzen naar de algemene en de bijzondere plannen van aanleg die de aanpassings- en uitvoeringsinstrumenten van de grote richtlijnen van het gewestplan zullen zijn.

De bijzonderheden van het gewestplan zijn in overeenstemming met de algemene politiek waarvan hierboven sprake is :

- ontwikkeling van huisvestingszones met een strenge bescherming van de residentiële huisvesting en een grotere soepelheid voor de gemengde huisvesting;
- ontwikkeling van secundaire industriële sectoren en de oprichting van gebieden die uitsluitend voor grote ondernemingen bestemd zijn;
- uitbreiding en verbetering van het gemeenschappelijk vervoer;
- behoud van het architecturaal patrimonium;
- bescherming en ontwikkeling van groene ruimten.

Als plan voor het behoud en de bescherming moet het gewestplan zich tegen een ongeordend gebruik van bestaansmiddelen en grond verzetten.

Als ontwikkelingsplan moet het een harmonisch evenwicht tussen de functies en de personen mogelijk maken. Het plan werd begin maart ondertekend en het zal op 1 mei aan een openbaar onderzoek worden onderworpen.

2. Reglementaire maatregelen.

In afwachting dat het gewestplan verschijnt, werden een reeks concrete maatregelen getroffen, waarvan hieronder de voornaamste volgen.

a) Circulaires.

— een ministeriële circulaire ten einde de afbraak van woongebouwen zoveel mogelijk te beperken. Er zal geen gunstig gevolg meer gegeven worden aan slopingsaanvragen die niet vergezeld zijn van een project tot wederopbouw van woonegelegenheden.

— een ministeriële circulaire die het oprichten verbiedt van gebouwen van meer dan tien verdiepingen met inbegrip van de technische verdieping, met uitzondering evenwel van de gebouwen die in overeenstemming zijn met een bijzonder plan van aanleg dat reeds bij koninklijk besluit is goedgekeurd.

— een circulaire voor de gemeenten, waarin zij worden verzocht plannen inzake voetgangersinfrastructuur op te stellen die de nodige technische en financiële steun zullen krijgen.

— een circulaire voor de gemeenten die de verbetering beoogt van het biologisch leefmilieu van de bewoners der agglomeratie, door verschillende maatregelen die de financiële steun krijgen van de Brusselse regionale begroting : aanplanting in voldoende aantal van bomen ter vervanging van die welke onlangs omgehakt werden, aankoop van groene ruimten, aanleg van plantsoenen, enz.

— Een ministeriële circulaire die de bescherming van het bouwkundig patrimonium van Brussel beoogt en waarin iedere gemeente wordt verzocht op een kaart de woningen aan te duiden die van bouwkundig of historisch belang zijn, ten einde te vermijden dat sommige merkwaardige woningen ten prooi vallen aan afbraak op dezelfde wijze als de gewone gebouwen.

— circulaire ministérielle qui, pour diminuer le trafic urbain, réduit de moitié le nombre d'emplacements à réserver aux voitures dans les nouvelles constructions à ériger à l'intérieur d'une zone centrale couvrant plus de 500 hectares (le pentagone et ses abords).

— circulaire aux communes leur demandant de mettre sur pied un programme quinquennal pour la réfection et l'entretien des trottoirs et d'étudier une procédure nouvelle de financement de ces travaux.

— circulaire ministérielle (en préparation) portant des prescriptions d'urbanisme applicables à certains sites anciens de la région de Bruxelles : recommandations d'ordre urbanistique de nature à conserver ou à restituer au territoire urbain son caractère historique et esthétique.

b) *Arrêté royal.*

Arrêté royal du 23 juin 1975 modifiant, pour la région bruxelloise, l'arrêté royal du 16 décembre 1971 qui détermine les travaux et actes exonérés de l'intervention de l'architecte ou du permis de bâtir ou de l'avis conforme du fonctionnaire délégué.

Dans les quartiers résidentiels, certains immeubles sont parfois transformés du jour au lendemain en bureaux. Ces transformations modifient l'atmosphère et le cadre de vie d'un quartier. Elles sont source d'ennuis pour les habitants : bruit, difficultés de parquer, etc. Si elles se répètent, elles tuent l'animation et finissent par provoquer l'exode de la population. Par ailleurs, dans le cadre du plan de secteur, l'intention du Ministre étant de circonscrire les zones de bureaux, il faut absolument éviter que cette décision soit contournée par l'implantation sauvage d'activités tertiaires.

L'objet de l'arrêté est donc de rendre plus restrictive, dans ce cas particulier, la procédure d'octroi du permis de bâtir. Dorénavant, les travaux de transformation intérieure et d'aménagement de locaux ne pourront être autorisés sans l'accord de l'administration, lorsqu'ils auront pour but ou seront à tout le moins de nature « à donner au locaux en cause une affectation différente de celle qui existait précédemment ».

c) *Projets d'arrêtés royaux.*

Projet d'arrêté royal portant octroi de subsides aux particuliers pour le ravalement des façades dans l'ensemble de la région bruxelloise. Ce subside est fixé à 25 % du montant des frais exposés. Il peut être cumulé avec d'autres subsides jusqu'à concurrence d'un montant de 50 % des frais engagés.

Projet d'arrêté royal organisant les conditions d'octroi et le taux des subsides pour l'acquisition de terrains en vue de la conservation, de la création ou de l'aménagement d'espaces verts publics dans la région bruxelloise.

d) *Règlements sur la bâtisse et prescriptions conservatoires.*

Une étroite collaboration entre le cabinet des Affaires bruxelloises et l'agglomération a permis l'élaboration de divers règlements en vue d'appuyer la politique d'aménagement du territoire, à savoir :

— een ministeriële circulaire die, ter vermindering van het stadsverkeer, het aantal parkeerplaatsen voor auto's met de helft vermindert in de nieuwe, binnen een centrale zone van meer dan 500 ha op te richten gebouwen (pentagon en omgeving).

— circulaire aan de gemeenten met de vraag een vijf-jarenplan op te stellen voor het herstel en het onderhoud van de voetpaden en een nieuwe financieringsprocedure te bestuderen voor deze werken.

— ministeriële circulaire (in voorbereiding) betreffende stedenbouwkundige voorschriften van toepassing voor sommige oude monumenten in het gewest Brussel : stedenbouwkundige aanbevelingen om op het stedelijk grondgebied het historisch en esthetisch karakter te bewaren of te herstellen.

b) *Koninklijk besluit.*

Koninklijk besluit van 23 juni 1975 tot wijziging, voor het gewest Brussel, van het koninklijk besluit van 16 december 1971 dat de werken en akten bepaalt die vrijgesteld zijn van de bemiddeling van de architect of van de bouwvergunning of van het gelijkvormig advies van de gemachtigde ambtenaar.

In de residentiële wijken worden sommige gebouwen soms van de ene dag op de andere verbouwd tot kantoren. Die veranderingen wijzigen de atmosfeer en het levenskader van een wijk. Zij vormen de oorzaak van allerlei hinder voor de bewoners : lawaai, parkeermoeilijkheden enz. Indien dit bij herhaling gebeurt, bederven zij de sfeer en veroorzaken uiteindelijk de exodus van de bevolking. Anderzijds moet men, in het kader van het gewestplan waarbij het in de bedoeling van de Minister lag de kantoorzones af te bakenen, absoluut vermijden dat die beslissing omzeild wordt door de wilde inplanting van tertiaire activiteiten.

Het voorwerp van het besluit is dus in dit bijzonder geval de toekenningsprocedure van de bouwvergunning meer te beperken. In de toekomst kunnen de veranderingswerken binnen gebouwen en de verbouwingen van lokalen niet meer worden toegestaan zonder de toestemming van de administratie wanneer ze bestemd zijn om of ten minste van die aard zijn dat zij aan de lokalen in kwestie een andere bestemming geven dan die welke voorheen bestond.

c) *Ontwerpen van koninklijke besluiten.*

Ontwerp van koninklijk besluit houdende toekenning van toelagen aan particulieren voor het opknappen van de gevels in het hele Brussels gewest. Die toelage is vastgesteld op 25 % van het bedrag der kosten. Zij mag gecumuleerd worden met andere subsidies ten belope van 50 % van de totale kosten.

Ontwerp van koninklijk besluit dat de toekenningsvoorwaarden en het bedrag van de toelagen bepaalt voor de aankoop van terreinen met het oog op het behoud, de aanleg en de inrichtingen van openbare groene ruimten in het Brusselse gewest.

d) *Bouwreglementen en beschermende voorschriften.*

Ingevolge een ruime samenwerking tussen het kabinet van Brusselse Aangelegenheden en de agglomeratie konden diverse reglementen worden uitgewerkt ten einde ons beleid inzake ruimtelijke ordening te ondersteunen, met name :

— l'approbation des titres 1, 3, 4, 6, 8 et 9 du règlement sur la bâtisse votés par le conseil d'agglomération. Les dispositions approuvées permettent d'apporter une solution identique pour les 19 communes et de mener une politique plus restrictive, de nature à préserver au maximum l'habitat à Bruxelles et à lutter contre la spéculation foncière.

— l'approbation d'un règlement édictant des prescriptions conservatoires fondées sur la situation existante de fait et applicables jusqu'à l'entrée en vigueur du plan de secteur. Ce règlement prépare l'entrée en vigueur du plan de secteur et empêche les actions précipitées de dernière minute qui viendraient hypothéquer les options consacrées par le plan.

e. Libération des terrains militaires.

Libération de 20 hectares de terrains militaires et nouvelle affectation à des fins de logement social et industrielles, de façon à appuyer les options traduites par le plan de secteur.

3. Rénovation urbaine.

La rénovation urbaine est le troisième élément de la politique d'aménagement du territoire et est fondée sur la nécessité impérieuse de ramener des habitants à Bruxelles. Plusieurs opérations sont entamées sur la base des considérations suivantes.

L'opération porte sur l'habitat, mais aussi sur les entreprises, l'artisanat et le commerce d'un îlot ou d'un groupe d'îlots.

Elle s'opère avec la commune et, si possible, avec une a. s. b. l. d'habitants, auxquels peut se joindre un promoteur privé.

Aux termes d'une convention passée entre la commune et l'Etat, l'opération de rénovation est financée. Les subsides attribués aux communes peuvent atteindre 80 %, à charge du budget des Affaires bruxelloises et s'appliquent plus particulièrement aux acquisitions, aux travaux de rénovation et à la création d'espaces verts.

Il est prévu que les habitants sont associés à ces choix : des procédures nouvelles sont mises au point en vue d'atteindre cet objectif qui est considéré comme essentiel.

Une association de propriétaires pourrait, par exemple, prendre l'initiative de la rénovation et du remembrement du quartier et y procéder avec la collaboration de la commune. On envisage également la possibilité que la commune soit maître de l'ouvrage pour l'extérieur des habitations et le remembrement de l'îlot et l'association des propriétaires pour l'intérieur des logements. Le régime des primes devrait être modifié en conséquence, de façon, d'une part, à faciliter des « pactes d'îlots » et d'autre part, à inciter la population à y procéder.

Le recours de cette formule nouvelle est inspiré par une double préoccupation : donner à la rénovation un visage plus démocratique et créer une structure de « chantiers groupés » qui rende la rénovation plus attrayante pour les promoteurs, ce qui permettrait de lui donner un essor nouveau et d'en faire un instrument de relance dans le secteur de la construction.

Quant à l'expropriation, on souhaite n'y avoir recours que lorsqu'elle est vraiment indispensable. L'expérience prouve qu'elle est souvent rejetée par la population. Il faut rénover avec l'accord de la population, pour son bien-être et non contre sa volonté.

— goedkeuring van de titels 1, 3, 4, 6, 8 en 9 van het door de agglomeratieraad aangenomen bouwreglement. De aangenomen bepalingen bieden de mogelijkheid voor de 19 gemeenten éénzelfde oplossing te brengen en een restrictiever beleid te voeren ten einde de woongelegenheden te Brussel zoveel mogelijk te beschermen en te strijden tegen de grondspeculatie.

— goedkeuring van een reglement dat beschermingsmaatregelen uitvaardigt, gebaseerd op de feitelijke situatie en die van toepassing zijn tot op het ogenblik dat het gewestplan van kracht wordt. Dit reglement is de voorbereiding van de inwerkingtreding van het gewestplan; het verhindert overijlde acties van het laatste ogenblik die de in het plan vervatte maatregelen in het gedrang zouden brengen.

e. Vrijmaking van de militaire terreinen.

Vrijmaking van 20 ha militaire terreinen en nieuwe bestemming voor sociale huisvesting en voor industriële doeleinden zodat de in het gewestplan vervatte opties ondersteund worden.

3. Stads-kernvernieuwing.

De stads-kernvernieuwing is het derde element van het beleid inzake ruimtelijke ordening en berust op de dwingende noodzakelijkheid om ingezetenen naar Brussel te doen terugkeren. Verschillende operaties worden op basis van de onderstaande overwegingen ondernomen :

De stads-kernvernieuwingsoperatie betreft de huisvesting, maar ook de ondernemingen, de ambachten en de handel van een wijk of groep wijken.

Anderzijds werkt zij in nauw verband samen met de gemeente en indien mogelijk met een v.z.w. bestaande uit bewoners waarbij zich een private promotor kan aansluiten.

Volgens een overeenkomst gesloten tussen de gemeente en de Staat wordt de stads-kernvernieuwingsoperatie gefinancierd. De toelagen die aan de gemeenten toegekend worden, kunnen tot 80 % oplopen ten laste van de begroting van Brusselse Aangelegenheden en zijn meer in het bijzonder van toepassing op de aankopen, de vernieuwingswerken en de aanleg van groene ruimten.

Er is in uitzicht gesteld dat de bewoners bij deze acties worden betrokken : nieuwe procedures worden daartoe uitgewerkt.

Een eigenaarsvereniging zou bij voorbeeld het initiatief voor de vernieuwing en de herverkaveling van de wijk kunnen nemen en er in samenwerking met de gemeente toe kunnen overgaan. Men overweegt eveneens de mogelijkheid dat de gemeente verantwoordelijk zou zijn voor het uitwendige aspect van de woningen en de herverkaveling van de wijk en de eigenaarsvereniging voor het binnenwerk. Het premiestelsel zou bijgevolg in die zin moeten gewijzigd worden ten einde enerzijds de wijkovereenkomsten te vergemakkelijken en anderzijds de bevolking aan te zetten er toe over te gaan.

Het aanwenden van deze nieuwe formule berust op een dubbele motivering : de vernieuwing een democratischer uitzicht geven en een structuur van « gegroepeerde werken » oprichten die de promotoren meer zou aantrekken, zodat aan de vernieuwing een nieuwe ontwikkeling kan gegeven en er een stimulerend instrument in het bouwbedrijf van gemaakt kan worden.

Op onteigening zou slechts een beroep gedaan worden wanneer zulks werkelijk onmisbaar is. De ervaring leert dat dit middel dikwijls door de bevolking afgekeurd wordt. Er moet worden vernieuwd met de instemming van de bevolking, voor haar welzijn en niet tegen haar verlangen in.

En attendant la mise au point d'un arrêté royal-cadre à l'intérieur duquel devraient pouvoir s'articuler plusieurs formules différentes, il existe pour les actions localisées dans les communes une procédure momentanée du type suivant :

- délibération du conseil communal décidant de rénover un ilot déterminé; transmission de cette délibération au Ministre des Affaires bruxelloises et à l'administration;
- préparation d'un projet de convention à passer entre le ministre et la commune; élaboration des plans de rénovation et fixation des estimations;
- signature de la convention par les autorités communales après approbation par le conseil;
- transmission de la convention signée au Ministre des Affaires bruxelloises;
- préparation d'un projet d'arrêté royal d'octroi de sub-sides pour l'ensemble de l'opération et transmission de ce projet pour avis à l'inspection des Finances;

— transmission pour approbation du Secrétaire d'Etat au Budget du projet approuvé par l'inspection des Finances;

— signature par le Ministre des Affaires bruxelloises;

— mise en route de l'opération et opérations comptables successives.

Plusieurs actions sont engagées dès à présent à Bruxelles, Jette, Saint-Josse, Schaerbeek, Etterbeek, Uccle et Ganshoren.

III. — EXPOSE DU MINISTRE DES AFFAIRES WALLONNES ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DU LOGEMENT.

(Etat d'avancement de la politique générale
au 26 janvier 1976.)

PREMIERE PARTIE.

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE.

1. Planification spatiale : mise en œuvre des plans de secteurs.

Calendrier des arrêtés ministériels et des enquêtes publi-ques :

N° de plans de secteur	Date du début de l'enquête publique	Date de l'arrêté ministériel
27 Nivelles		
28 Wavre-Jodoigne-Perwez	01-09-75	16-07-74
29 Mouscron-Comines	01-09-75	16-07-74
30 Tournai-Leuze-Peruwelz	01-04-76	07-01-76
31 Ath-Lessines-Enghien		
32 Mons-Borinage		
33 La Louvière-Soignies		
34 Charleroi	01-09-75	16-07-74
35 Thuin-Chimay	02-01-76	16-07-74
36 Namur	01-04-76	
37 Philippeville-Couvin	01-12-75	18-07-75
38 Dinant-Ciney-Rochefort	01-09-75	30-09-74
39 Beauraing-Gedinne	01-12-75	18-07-75

In afwachting van de uitwerking van een koninklijk besluit waarin verschillende formules duidelijk moeten kunnen worden uitgedrukt, bestaat er een tijdelijke procedure van het volgende type voor de acties die in de gemeenten gelokaliseerd worden :

— beslissing van de gemeenteraad tot vernieuwing van een welbepaalde wijk; verzending daarvan aan de Minister van Brusselse Aangelegenheden en aan de administratie;

— voorbereiding van een ontwerp van overeenkomst, te sluiten tussen de Minister en de gemeente. Opstelling van vernieuwingsplannen en vastlegging van de ramingen;

— ondertekening van de overeenkomst door de gemeen-teoverheid na goedkeuring door de raad;

— verzending van de getekende overeenkomst aan de Minister van Brusselse Aangelegenheden;

— voorbereiding van een ontwerp van koninklijk besluit tot verlening van toelagen voor de hele operatie en over-zending van dit ontwerp aan de Inspectie van Financiën ter fine van advies.

— verzending ter goedkeuring aan de Staatssecretaris voor Begroting van het ontwerp dat door de Inspectie van Financiën goedgekeurd werd.

— ondertekening door de Minister van Brusselse Aange-legenheden;

— op gang brengen van de operatie en opeenvolgende boekhoudkundige operaties.

Verscheidene acties werden reeds te Brussel, Jette, Sint-Joost, Schaerbeek, Etterbeek, Ukkel en Ganshoren op touw gezet.

III. — UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN WAAELSE AANGELEGENHEDEN EN VAN RUIMTELIJKE ORDENING EN HUISVESTING.

(Stand van zaken i.v.m. het algemeen beleid
op 26 januari 1976.)

EERSTE DEEL.

RUIMTELIJKE ORDENING.

1. Ruimtelijke planning : tenuitvoerlegging van de gewestplannen.

Kalender van de ministeriële besluiten en van het open-baar onderzoek :

N°s van de gewestplannen	Datum van begin van het openbaar onderzoek	Datum van het ministe- rieel besluit
27 Nijvel		
28 Waver-Geldenaken-Perwez	01-09-75	16-07-74
29 Moeskroen-Komen	01-09-75	16-07-74
30 Doornik-Leuze-Peruwelz	01-04-76	07-01-76
31 Aat-Lessen-Edingen		
32 Bergen-Borinage		
33 La Louvière-Zinnik		
34 Charleroi	01-09-75	16-07-74
35 Thuin-Chimay	02-01-76	16-07-74
36 Namen	01-04-76	
37 Philippeville-Couvin	01-12-75	18-07-75
38 Dinant-Ciney-Rochefort	01-09-75	30-09-74
39 Beauraing-Gedinne	01-12-75	18-07-75

No de plans de secteur	Date du début de l'enquête publique	Date de l'arrêté ministériel
40 Huy-Waremme	02-01-76	11-07-75
41 Liège		
42 Verviers	15-11-75	30-09-75
43 Stavelot	01-09-75	30-09-75
44 Malmedy-Saint-Vith	01-12-75	11-07-75
44bis Hautes-Fagnes-Eifel	01-12-75	11-07-75
45 Marche-La Roche	01-04-76	
46 Bastogne	01-12-75	11-07-75
47 Bertrix-Libramont-Neufchâteau		
48 Sud-Luxembourg	01-09-75	16-07-74

2. Mesures concernant la protection des centres historiques, l'amélioration et l'intégration de la politique d'aménagement du territoire.

1) Circulaire ministérielle du 23 juillet 1975 portant des prescriptions d'urbanisme applicables aux centres anciens de certaines villes et communes de Wallonie.

Le but de cette circulaire est de présenter un programme de recommandations d'ordre urbanistique tendant à protéger le caractère historique et esthétique des centres anciens de 32 communes de Wallonie.

Elle tend à rendre les responsables de l'urbanisme des centres de villes plus attentifs au patrimoine architectural et aux qualités du tissu urbain.

En limitant la hauteur, en respectant le parcellaire existant, en intégrant les gabarits des constructions nouvelles dans les ensembles urbains traditionnels, la sauvegarde des centres historiques pourra être assurée.

Le bannissement des enseignes et procédés de publicité aux étages, le maintien de la zone de cours et jardins et le respect du revêtement traditionnel des voies et places publiques s'inscrivent aussi au nombre des mesures de nature à conserver ou restituer aux centres anciens leur caractère propre.

2) Directive ministérielle du 20 mars 1975 concernant l'aménagement du territoire et la circulation dans les villes de Wallonie.

Dans les villes existantes, l'habitat, le commerce, les bureaux, etc... sont implantés à des endroits déterminés, ce qui implique des recoupements de grand flux de circulation.

Il faut donc organiser le trafic en évitant les pénétrations routières dans les centres, en établissant des parkings de dissuasion et de stationnement, en renforçant les transports en commun. Il est aussi nécessaire de prévoir un schéma directeur des travaux d'infrastructure, de manière que la ville garde sa raison d'être : l'habitat et les échanges.

3) Arrêté royal et circulaire ministérielle du 10 décembre 1975 déterminant, pour la région wallonne, les conditions d'octroi et les taux de subsides pour l'acquisition de terrains en vue de la conservation, de la création ou de l'aménagement d'espaces verts publics (voir annexe 8).

Cet arrêté royal organise l'octroi de subsides pour l'acquisition de terrains par les pouvoirs publics en vue de la conservation, de la création et de l'aménagement d'espaces verts publics.

Le taux des subsides varie de 50 à 65 % de l'estimation du bien par le receveur de l'enregistrement et des domaines, alors qu'autrefois, les subsides variaient de 35 à 50 %.

Nrs van de gewestplannen	Datum van begin van het openbaar onderzoek	Datum van het ministerieel besluit
40 Hoei-Borgworm	02-01-76	11-07-75
41 Luik		
42 Verviers	15-11-75	30-09-75
43 Stavelot	01-09-75	30-09-75
44 Malmedy-Sankt-Vith	01-12-75	11-07-75
44bis Hoge Venen-Eifel	01-12-75	11-07-75
45 Marche-La Roche	01-04-75	
46 Bastenaken	01-12-75	11-07-75
47 Bertrix-Libramont-Neufchâteau		
48 Zuid-Luxemburg	01-09-75	16-07-74

2. Maatregelen ter bescherming van de historische centra en met het oog op de verbetering en de integratie van het beleid inzake ruimtelijke ordening.

1) Ministeriële circulaire van 23 juli 1975 houdende stede-
debouwkundige voorschriften toepasselijk op de oude ker-
nen van sommige Waalse steden en gemeenten.

Deze omzendbrief stelt een reeks aanbevelingen van stede-
debouwkundige aard voor tot bescherming van het histo-
rische en esthetische karakter van de oude kernen van
32 Waalse gemeenten.

Hij heeft ook tot doel degenen die met de stede-
bouw in de stadcentra belast zijn, ertoe te brengen meer aandacht
te besteden aan het architecturaal patrimonium en de hoe-
danigheid van het stadsbeeld.

Door de hoogte te beperken, de bestaande kadasterkaart
onveranderd te laten en het profiel van de nieuwe gebou-
wen te verwerken in het traditionele stedelijke profiel, zal
men de historische centra kunnen redden.

Andere maatregelen die het eigen karakter van oude cen-
tra kunnen bewaren of herstellen zijn : verbod van uithang-
borden en andere reclame op de verdiepingen, behoud van
binnenplaatsen en tuinen en van het traditionele wegdek van
openbare wegen en pleinen.

2) Ministeriële circulaire van 20 maart 1975 betreffende
de ruimtelijke ordening en het verkeer in de Waalse steden.

In de steden zijn woningen, handelsgebouwen, kantoren
enz. thans gevestigd in bepaalde stadsgedeelten, wat grote
plaatselijke verkeersdrukte meebrengt.

Men moet het verkeer dus organiseren en daarbij druk
verkeer in de richting van het centrum uitschakelen door
het aanleggen van overstap- en gewone parkeerplaatsen en
door de uitbreiding van het gemeenschappelijk vervoer.
Men dient ook te voorzien in een algemeen schema voor
de infrastructuurwerken, zodat de stad haar bestaansreden
als woonplaats en centrum voor uitwisselingen behoudt.

3) Koninklijk besluit en ministeriële circulaire van 10 de-
cember 1975 tot vaststelling voor het Waalse gewest van de
toekenningsvoorwaarden en de bedragen van de toelagen
voor het verkrijgen van gronden met het oog op het be-
houd, de aanleg of de ordening van openbare groene ruim-
ten (zie bijlage 8).

Dit koninklijk besluit regelt de verlening van toelagen
voor het verkrijgen van gronden met het oog op het be-
houd, de aanleg of de ordening van openbare groene ruim-
ten.

Het bedrag van de subsidies schommelt tussen 50 en
65 % van de door de ontvanger der registratie en do-
meinen geraamde waarde van het goed, terwijl voorheen
de subsidies 35 tot 50 % van die waarde bereikten.

Cette estimation tient compte des immeubles bâtis ou parties d'immeubles bâties intégrés dans la gestion de l'espace vert et nécessaires à sa surveillance et à son entretien.

Par ailleurs, la circulaire ministérielle fixe les modalités d'application de cet arrêté royal et précise que les biens susceptibles d'être subsidiés doivent être repris en zone d'espaces verts, en zone de parcs, dans les plans ou les projets de plans de secteur.

Sont ainsi subsidiables : les parcs, les plans d'eau entourés d'un espace suffisant, les espaces arborés, boisés, non destinés à l'exploitation et qui remplissent un rôle urbanistique et social.

A défaut d'être couverts par une telle protection, les espaces verts acquis avec un subside de l'Etat devront faire l'objet d'un plan particulier d'aménagement affectant le lieu à l'usage d'espaces verts accessibles au public.

3. Mesures tendant à utiliser plus efficacement les crédits publics en matière d'infrastructure, de cités sociales et de zones industrielles.

1) Arrêté royal et circulaire ministérielle du 8 octobre 1975 fixant, pour la région wallonne, les modalités d'application de l'article 33 du Code du logement (voir annexe 6).

Article 1^{er} :

§ 1. Portée de l'arrêté.

§ 2. Restrictions d'ordre budgétaire.

Article 2. — Equipement en voirie :

§ 1. Travaux pris en charge.

§ 2. Travaux non subventionnés.

Article 3. — Equipement en égouts :

§ 1. Travaux pris en charge.

§ 2. Restrictions.

§ 3. Travaux non subventionnés.

Article 4. — Distribution d'eau :

§ 1. Travaux pris en charge.

§ 2. Restrictions.

§ 3. Travaux non subventionnés.

§ 4. Dérogation.

Article 5. — Aménagement des abords :

§ 1. Travaux pris en charge.

§ 2. Travaux non subventionnés.

Article 6 :

a) Equipements communs, installations et constructions à caractère collectif.

Die raming houdt rekening met de gebouwde onroerende goederen of delen van gebouwde onroerende goederen, opgenomen in het beheer van de groene ruimte of noodzakelijk voor de bewaking en het onderhoud ervan.

Anderzijds bepaalt de ministeriële circulaire de wijze van toepassing van dit koninklijk besluit en ze preciseert dat de goederen die voor subsidiëring in aanmerking komen, ingeschakeld moeten zijn in groene ruimten, parken, gewestplannen of ontwerpen van gewestplannen.

Aldus komen voor subsidiëring in aanmerking : parken, grote vijvers met voldoende ruimte eromheen, met bomen beplante gronden en niet voor exploitatie bestemde bossen die een rol spelen in de stedenbouw of in het maatschappelijk leven.

Wanneer zij daar niet onder vallen, zullen de met een rijkstoelage aangekochte groene ruimten moeten worden geregeld bij een bijzonder plan van aanleg, waarbij zij worden opgenomen in de voor het publiek toegankelijke groene ruimten.

3. Maatregelen voor een doeltreffender gebruik van overheidskredieten inzake infrastructurele werken, sociale wooncomplexen en industriegebieden.

1) Koninklijk besluit en ministeriële circulaire van 8 oktober 1975 tot vaststelling van de wijze van toepassing van artikel 33 van de Huisvestingscode met betrekking tot het Waalse gewest (zie bijlage 6).

Artikel 1 :

§ 1. Draagwijdte van het besluit.

§ 2. Beperkingen van budgettaire aard.

Artikel 2. — Wegenuitrusting.

§ 1. Door de Staat bekostigde werken.

§ 2. Niet gesubsidieerde werken.

Artikel 3. — Riolering :

§ 1. Door de Staat bekostigde werken.

§ 2. Beperkingen.

§ 3. Niet gesubsidieerde werken.

Artikel 4. — Watervoorziening :

§ 1. Door de Staat bekostigde werken.

§ 2. Beperkingen.

§ 3. Niet gesubsidieerde werken.

§ 4. Afwijking.

Artikel 5. — Terreinaanleg rond de woningen :

§ 1. Door de Staat bekostigde werken.

§ 2. Niet gesubsidieerde werken.

Artikel 6 :

a) Gemeenschappelijke voorzieningen, installaties en bouwwerken van gemeenschappelijke aard.

b) Eclairage public.

Articles 7, 8, 9 et 10. — Dispositions diverses.

Article 11. — Conditions à remplir par les acquéreurs.

Article 12. — Conditions à remplir par les locataires.

Articles 13, 14 et 15. — Dispositions communes.

Article 16. — Dispositions transitoires.

2) Arrêté royal du 16 octobre 1975 déterminant, pour la région wallonne, les conditions d'octroi et les taux des subside pour l'aménagement et l'équipement de terrains à l'usage de l'industrie, de l'artisanat ou de services ou d'autres infrastructures régionales d'accueil des investisseurs.

Article 1^{er}. — Champ d'application de l'arrêté.

Article 2. — Equipements visés par l'arrêté.

Article 3. — Compétence du Comité ministériel des Affaires wallonnes.

Article 4. — Organismes promoteurs — Leur rôle — Exceptions.

Article 5. — Nomenclature des travaux subventionnés et cas particuliers.

Article 6. — Nature des marchés susceptibles d'être subventionnés.

Article 7. — Taux de subside.

Article 8. — Contrôle de l'utilisation des crédits.

Article 9. — Date d'entrée en vigueur de l'arrêté.

4. Mesures destinées à favoriser une meilleure collaboration entre les administrations et une participation du public à l'aménagement du territoire.

1) Circulaire ministérielle du 9 septembre 1975 organisant, pour la région wallonne, la collaboration entre les diverses administrations en vue de faciliter l'acquisition des terrains destinés à la construction de logements sociaux et d'accélérer la délivrance des permis de lotir et de bâtir.

Cette circulaire, relative à la construction des logements sociaux, prévoit la réunion plénière des diverses administrations concernées, de manière que le point de vue de chaque administration puisse être développé dès le départ.

Si un accord ne peut être obtenu, la décision est prise dans les 45 jours par le Ministre ayant l'aménagement du territoire et le logement dans ses attributions.

Après approbation du plan de masse, une nouvelle réunion plénière aura lieu pour approuver définitivement le projet de construction.

Si un accord ne peut être obtenu, une décision est prise dans les 3 mois par le Ministre ayant l'aménagement du territoire et le logement dans ses attributions.

Dès réception du permis de bâtir, l'organisme chargé de la construction transmet à l'administration des travaux subsidiés les données relatives aux infrastructures.

b) Openbare verlichting.

Artikelen 7, 8, 9 en 10. — Diverse bepalingen.

Artikel 11. — Door de kopers te vervullen voorwaarden.

Artikel 12. — Door de huurders te vervullen voorwaarden.

Artikelen 13, 14 en 15. — Gemeenschappelijke bepalingen.

Artikel 16. — Overgangsbepalingen.

2) Koninklijk besluit van 16 oktober 1975 tot bepaling, voor het Waalse gewest van de voorwaarden tot toekenning en de percentages der subsidies voor de aanleg en uitrusting van terreinen bestemd voor de industrie, het ambachtswesen of diensten of andere gewestelijke infrastructuur tot aantrekking van investeerders.

Artikel 1. — Toepassingsgebied van het besluit.

Artikel 2. — Door het besluit bedoelde uitrusting.

Artikel 3. — Bevoegdheid van het Ministerieel comité voor Waalse aangelegenheden.

Artikel 4. — Instellingen die als promotor optreden — Hun rol — Uitzonderingen.

Artikel 5. — Lijst van de werken die worden gesubsidieerd en bijzondere gevallen.

Artikel 6. — Aard van de overeenkomsten waarvoor subsidies kunnen worden verleend.

Artikel 7. — Percentage van de subsidies.

Artikel 8. — Toezicht op het gebruik van de kredieten.

Artikel 9. — Datum van inwerkingtreding van het besluit.

4. Maatregelen ter bevordering van een betere samenwerking onder de besturen en van de deelneming van het publiek in de ruimtelijke ordening.

1) Ministeriële circulaire van 9 september 1975 tot regeling, voor het Waalse gewest, van de samenwerking tussen de verschillende besturen ter bespoediging van de aankoop van gronden voor het bouwen van volkswoningen en van de afgifte van verkavelings- en bouwvergunningen.

Deze circulaire betreffende de bouw van volkswoningen bepaalt dat een plenaire vergadering van de verschillende betrokken besturen plaats moet hebben, zodat elk bestuur van meet af aan zijn standpunt naar voren kan brengen.

Wanneer geen overeenstemming kan worden bereikt, wordt de beslissing binnen 45 dagen genomen door de Minister tot wiens bevoegdheid de ruimtelijke ordening en de huisvesting behoren.

Na de goedkeuring van het bouwvolumeplan zal een nieuwe plenaire vergadering worden gehouden om het bouwontwerp definitief goed te keuren.

Wordt geen overeenstemming bereikt, dan wordt de beslissing binnen drie maanden genomen door de Minister tot wiens bevoegdheid de ruimtelijke ordening en de huisvesting behoren.

Na ontvangst van de bouwvergunning bezorgt de met de bouw belaste instantie aan het Bestuur van de gesubsidieerde Werken de gegevens betreffende de infrastructurele voorzieningen.

2) Arrêté royal et circulaire ministérielle du 28 novembre 1975 organisant, pour la région wallonne, l'octroi de subventions pour l'information et la formation en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme et notamment en matière de plans de secteur (voir annexe 7).

Cet arrêté royal a pour but d'encourager les organisations qui contribuent à une meilleure information du public en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme et notamment en matière de plans de secteur.

Il prévoit, moyennant conditions, un subside de 2 000 F pour les réunions d'information suscitées par les organisations régionales ou nationales d'éducation permanente ou par celles qui demandent leur agrégation au ministre.

Les cycles de formation peuvent aussi être subventionnés à raison de 40 000 F moyennant agrégation du programme et du conférencier par le directeur provincial de l'urbanisme.

Cet arrêté royal est entré en vigueur le 1^{er} septembre 1975.

La circulaire ministérielle d'application détermine le mode de preuve concernant la reconnaissance comme mouvement d'éducation permanente et précise comment les autres mouvements peuvent obtenir l'agrégation.

Les réunions d'information doivent être annoncées au directeur provincial de l'urbanisme par envoi de l'invitation publique.

Le programme du cycle de formation et le choix des conférenciers sont soumis à l'agrégation du directeur provincial de l'urbanisme, qui statue dans les quinze jours.

Le cycle est alors annoncé à la direction provinciale de l'urbanisme au moyen du formulaire annexé à la circulaire.

5. Les quatre dimensions de la rénovation urbaine.

PREMIERE DIMENSION.

L'objectif à long terme de la rénovation urbaine est de rebâtir les villes selon un urbanisme diversifié.

Pour réanimer l'ensemble du tissu urbain sous ses différents aspects, il était nécessaire de conférer un contenu précis à la notion d'opération intégrée.

DEUXIEME DIMENSION.

Priorité est donnée à l'habitat social.

La population du quartier à rénover doit être maintenue sur place; les prix pratiqués doivent permettre le retour en ville des catégories sociales qui ont été exclues; cet objectif justifie, à lui seul, l'ensemble de la politique de rénovation.

TROISIEME DIMENSION.

La pierre angulaire de la vocation sociale de la rénovation urbaine est la neutralisation de la rente foncière.

QUATRIEME DIMENSION.

De nouveaux rapports doivent être établis entre les pouvoirs publics sur le modèle des relations contractuelles.

Les opérations de rénovation urbaine ont été l'occasion d'appliquer une autre conception des rapports entre les pouvoirs publics : ils sont fondés sur la volonté commune de réaliser un programme et de mener à terme une opération d'urbanisme actif.

2) Koninklijk besluit en ministeriële circulaire van 28 november 1975 houdende, voor het Waalse gewest, organisatie van de toekenning van subsidies voor voorlichting en opleiding inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw, in het bijzonder betreffende de gewestplannen (zie bijlage 7).

Dit koninklijk besluit is gericht op de aanmoediging van de instellingen die bijdragen tot een betere voorlichting van het publiek inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw en in het bijzonder inzake de gewestplannen.

Onder bepaalde voorwaarden wordt een subsidie van 2 000 F uitgekeerd voor de voorlichtingsvergaderingen die worden georganiseerd door gewestelijke of nationale organisaties voor voortdurende vorming en scholing of door die welke aan de Minister vragen om te worden erkend.

Ook voor de opleidingscyclussen kan een tegemoetkoming van 40 000 F, worden toegekend mits het programma en de houder van de lezingen door de provinciale directeur van stedenbouw zijn erkend.

Dat koninklijk besluit is in werking getreden op 1 september 1975.

De ministeriële circulaire in verband met de uitvoering van dat besluit bepaalt welke bewijsmiddelen kunnen worden ingebracht voor de erkenning als orgaan voor voortdurende vorming en scholing en hoe de andere organen erkenning kunnen verkrijgen.

De provinciale directeur van stedenbouw moet op de hoogte worden gebracht van de voorlichtingsvergadering; dit gebeurt door verzending van de openbare uitnodiging.

Het programma van de opleidingscyclus en de keuze van de houders der lezingen worden aan de provinciale directeur van stedenbouw ter goedkeuring voorgelegd; deze spreekt zich binnen vijftien dagen uit.

De provinciale directie van stedenbouw wordt dan door middel van het bij de circulaire gevoegde formulier op de hoogte gebracht van de organisatie van de cyclus.

5. De vier elementen van de stadskernvernieuwing.

EERSTE ELEMENT.

Doel op lange termijn van de stadskernvernieuwing is de steden te herbouwen volgens een gevarieerde structuur.

Om de hele stad in haar verschillende aspecten een nieuwe impuls te geven, diende nauwkeurig te worden bepaald wat moet worden verstaan onder het begrip « geïntegreerde operatie ».

TWEDE ELEMENT.

Voorrang voor de sociale huisvesting.

De bevolking van de te vernieuwen wijk moet ter plaatse worden gehouden; door de gevraagde prijzen moet de terugkeer naar de stad van de sociale klassen die eruit werden weggehaald, in de hand worden gewerkt; dat doel is op zichzelf reeds een verantwoording van het hele vernieuwingsbeleid.

DERDE ELEMENT.

Het sluitstuk van de sociale doelstelling van de stadskernvernieuwing is de neutralisering van de grondrente.

VIERDE ELEMENT.

Er moeten nieuwe verhoudingen ontstaan tussen de overheidslichamen naar het voorbeeld van de contractuele verhoudingen.

Naar aanleiding van de stadskernvernieuwing ondergingen de verhoudingen onder de overheidslichamen enige wijziging : ze steunen thans op de gemeenschappelijke wil om een programma ten uitvoer te leggen en een actieve stedenbouwoperatie tot een goed einde te brengen.

DEUXIEME PARTIE.

LOGEMENT.

La régionalisation de la politique du logement a permis au Comité ministériel des Affaires wallonnes et au Conseil régional wallon de poursuivre une politique adaptée aux besoins de la région.

1. Politique d'investissements.

Un effort particulier a été consenti pour que le nombre de logements sociaux mis en chantier soit sensiblement augmenté. Cette volonté s'est traduite au niveau des budgets par un accroissement important des moyens financiers mis en œuvre.

En effet, alors qu'en 1974, 4 139 millions avaient été investis en Wallonie, en 1975, 7 372 millions de crédits d'engagements ont été prévus au budget régional wallon :

	En millions de F
— Société nationale du logement	5 194,48
— Société nationale terrienne	1 474,45
— Fonds du logement de la Ligue des familles nombreuses	703,32
	7 372,25

soit 3 233,25 millions de plus qu'en 1974.

Ces crédits ont été totalement épuisés et ils ont permis les réalisations suivantes en Wallonie :

— S. N. L.	4 952 logements
— S. N. T.	1 191 logements
— F. L. L. F. N. B.	992 logements
	7 135 logements

Si l'on compare ce nombre à celui de 1974, on remarquera que 4 112 logements sociaux supplémentaires ont été construits en 1975.

En effet, en 1974, les chiffres fournis donnent les résultats suivants :

— S. N. L.	1 801 logements
— S. N. T.	573 logements
— F. L. L. F. N. B.	649 logements
	3 023 logements

TWEEDE DEEL.

HUISVESTING.

Ingevolge de regionalisering van het huisvestingsbeleid waren het Ministerieel comité voor Waalse aangelegenheden en de Waalse gewestraad in staat een aan de behoeften van het gewest aangepast beleid te voeren.

1. Investeringsbeleid.

Een bijzondere inspanning werd gedaan om het aantal te bouwen volkswoningen sterk op te voeren.

De wil daartoe kwam tot uiting in de begrotingen waarop heel wat meer financiële middelen werden uitgetrokken.

In 1974 werd in Wallonië immers voor 4 139 miljoen geïnvesteerd; in 1975 waren er voor 7 372 miljoen vastlegingskredieten uitgetrokken op de Waalse gewestelijke begroting :

	In miljoenen F
— Nationale Maatschappij voor de Huisvesting	5 194,48
— Nationale Landmaatschappij	1 474,45
— Woningfonds van de Bond van Grote Gezinnen	703,32
	7 372,25

wat 3 233,25 miljoen meer is dan in 1974.

Die kredieten werden volledig opgebruikt, zodat in Wallonië tot stand kon komen wat volgt :

— N. M. H.	4 952 woningen
— N. L. M.	1 191 woningen
— W. F. B. G. G.	992 woningen
	7 135 woningen

Wanneer men dit getal vergelijkt met dat voor 1974, stelt men vast dat in 1975 4 112 volkswoningen meer werden gebouwd.

Voor 1974 werden immers de volgende cijfers verstrekt :

— N. M. H.	1 801 woningen
— N. L. M.	573 woningen
— W. F. B. G. G.	649 woningen
	3 023 woningen

2. Politique d'amélioration de l'habitat.

S'il était nécessaire d'affecter des crédits substantiels à la construction de logements, il était également impérieux de remédier à l'insuffisance qualitative des logements.

a) Aide aux particuliers.

Ainsi, des mesures réglementaires précises s'avéraient indispensables pour aider les particuliers à accéder à un logement sain et confortable. C'est pourquoi l'arrêté royal du 29 août 1975 prévoit, pour la région wallonne, l'octroi d'une prime à l'assainissement sensiblement majorée et étendue à plusieurs catégories de bénéficiaires.

En effet, alors que, selon le régime antérieur, cette prime était égale à 1/4 du montant des travaux plafonné à 25 000 F et augmenté de 10 % par enfant à charge, la nouvelle prime s'élève à 1/3 du montant des travaux plafonné à 60 000 F et augmenté de 20 % par enfant à charge.

En outre, alors qu'auparavant la prime ne pouvait être sollicitée que par le propriétaire-occupant, actuellement elle peut être aussi par le propriétaire-bailleur et le locataire.

Depuis que cette nouvelle réglementation est entrée en vigueur, 640 demandes ont été enregistrées en quatre mois auprès de l'administration du logement, alors que 850 demandes seulement avaient été relevées durant les huit premiers mois de l'année. Cela signifie que la demande s'est accrue de 50 % dans ce secteur.

Les arrêtés royaux du 11 juin 1975 attribuant des allocations de déménagement, de loyer et d'installation aux raudisards et aux personnes âgées ou handicapées constituent en fait le volet complémentaire de la première mesure puisqu'ils organisent le transfert d'un logement insalubre ou inadapté à un logement sain et confortable. Ici aussi, les avantages octroyés ont été sensiblement majorés puisque les allocations de déménagement et d'installation, jadis fixées à 2 000 F chacune, s'élèvent à 5 000 F majorés de 20 % par enfant à charge et l'allocation-loyer, jadis plafonnée à 800 F, s'élève maintenant à 3 000 F augmentés de 20 % par enfant à charge.

Depuis que cette nouvelle réglementation est entrée en vigueur, 300 demandes ont été enregistrées auprès de l'administration du logement alors que 170 demandes seulement avaient été relevées durant les six premiers mois de l'année. Cela signifie que la demande s'est accrue de 75 % dans ce secteur.

En conclusion, on peut estimer que ces nouvelles mesures sont appelées à connaître un succès croissant, étant donné que l'information ne s'est pas encore diffusée à travers toute la couche de population intéressée.

b) Aide aux communes.

Pour qu'une politique sociale soit cohérente, il faut qu'elle accorde ses aides non seulement aux particuliers, mais également aux pouvoirs locaux, les communes.

C'est ainsi qu'à titre d'exemple, il est utile de rappeler que la personne occupant un logement loué qui fait partie d'une opération de rénovation urbaine peut bénéficier des avantages conférés par le régime des allocations-loyer, déménagement et installation.

Dans le domaine plus précis de la rénovation urbaine, on peut considérer que l'on est passé de la phase expérimentale des opérations pilotes à celle de réalisations généralisées par la publication du guide de la rénovation urbaine et par l'installation de la Commission de rénovation urbaine, qui fonctionne depuis bientôt quatre mois.

2. Beleid tot verbetering van de behuizing.

Het was niet alleen nodig aanzienlijke kredieten uit te trekken voor de woningbouw, ook op kwalitatief gebied diende absoluut iets te worden ondernomen.

a) Steun aan particulieren.

Aldus moesten precieze verordeningen worden uitgevaardigd om de particulieren aan een gezonde en comfortabele woning te helpen. Daarom wordt door het koninklijk besluit van 29 augustus 1975 voor het Waalse gewest de toegekende saneringspremie aanzienlijk verhoogd en uitgebreid tot andere categorieën van rechthebbenden.

Terwijl die premie volgens de vroegere regeling gelijk was aan 1/4^e van het bedrag van de werken begrensd tot 25 000 F en vermeerderd met 10 % per kind ten laste, bedraagt de nieuwe premie 1/3 van het bedrag van de werken begrensd tot 60 000 F en vermeerderd met 20 % per kind ten laste.

Bovendien kon de premie vroeger slechts worden aangevraagd door de eigenaar die de woning betrof, terwijl nu ook de eigenaar die de woning verhuurt en de huurder ze kunnen aanvragen.

Sinds deze nieuwe reglementering van kracht werd, heeft het Bestuur voor de Huisvesting in 4 maanden tijds 640 aanvragen genoteerd, terwijl gedurende de eerste 8 maanden van het jaar slechts 850 aanvragen waren binnengekomen. Dit betekent dat het aantal aanvragen in die sector met 50 % is toegenomen.

De koninklijke besluiten van 11 juni 1975 betreffende het verlenen van verhuis-, huur- en installatietoelagen aan bewoners van krotwoningen en aan bejaarde of gehandicapte personen vullen in feite de eerste maatregel aan doordat zij de verhuis van een ongezonde of niet-aangepaste woning naar een gezonde en comfortabele woning organiseren. Ook hier werden de toegekende voordelen aanzienlijk verhoogd, aangezien de verhuis- en installatietoelagen, die vroeger elk 2 000 frank bedroegen, thans op 5 000 frank werden gebracht, vermeerderd met 20 % per kind ten laste, en de huurtoelage, vroeger maximum 800 frank, nu 3 000 frank bedraagt, vermeerderd met 20 % per kind ten laste.

Sinds die nieuwe reglementering van kracht werd, zijn 300 aanvragen bij het Bestuur voor de Huisvesting binnengekomen, terwijl slechts 170 aanvragen waren genoteerd tijdens de eerste zes maanden van het jaar. Wat betekent dat het aantal aanvragen in die sector met 75 % is toegenomen.

Samenvattend mag worden gezegd dat de nieuwe maatregelen steeds meer succes zullen hebben, aangezien inzake voorlichting van de betrokken bevolkingsgroep nog heel wat moet worden gedaan.

b) Steun aan de gemeenten.

Een samenhangend sociaal beleid houdt in dat niet alleen steun wordt verleend aan particulieren, maar ook aan de plaatselijke overheidsinstanties, de gemeenten.

Aldus zij er bij wijze van voorbeeld aan herinnerd dat huurders van een woning die bij de stadskernvernieuwing is betrokken, het voordeel van de regeling inzake verhuis-, huur- en installatietoelagen genieten.

Wat meer speciaal de stadskernvernieuwing betreft, mag worden gesteld dat men van het experimenteel stadium van de richtlijnen is overgegaan naar dat van de veralgemeende realisatie, met name door de publikatie van de gids voor stadskernvernieuwing en de instelling van de Commissie voor stadskernvernieuwing, die sedert bijna vier maanden werkt.

3. Politique adaptée aux besoins sociaux et familiaux.

a) Accès à la location des logements sociaux.

Le 16 décembre 1975 a été pris un arrêté royal réglementant, pour la région wallonne, l'attribution des logements sociaux. Cet arrêté a pour but d'assurer une plus grande équité quant à la dévolution des logements sociaux et au respect des priorités.

C'est ainsi que dorénavant, une sélection est opérée parmi les bénéficiaires en fonction de la date d'introduction de la demande et parmi les prioritaires en fonction de la réunion du plus grand nombre de priorités.

L'exécution de ces nouvelles mesures est assurée par l'inscription de la demande et l'attribution des logements vacants sur un jeu de deux registres tenus à la disposition des candidats locataires et contrôlés par le commissaire du Gouvernement.

b) Prêts aux familles de trois enfants.

Jusqu'à présent, le Fonds du logement de la Ligue des familles nombreuses octroyait des prêts, à taux d'intérêt réduit et dégressif, aux familles de quatre enfants et plus, en vue de l'achat, la construction, la transformation et l'assainissement d'habitation. Depuis le 1^{er} novembre 1975, ces avantages sont étendus aux familles comptant au moins trois enfants et ce, compte tenu de l'évolution démographique de notre pays.

IV. EXPOSE DE M. DHOORE SECRETAIRE D'ETAT A L'ECONOMIE REGIONALE ET A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET AU LOGEMENT.

PREMIERE PARTIE.

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET URBANISME.

1. Introduction.

La loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme est une loi de procédure. Elle régit et organise la procédure administrative en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, notamment en ce qui concerne les plans communaux d'aménagement, les plans régionaux, les plans de secteur, les demandes de permis de bâtir, les demandes de permis de lotir, etc.

Cette loi ne prévoit pas de dispositions quand au fond. Elle permet des interprétations strictes ou larges de l'appréciation technique urbaniste proprement dite. Ce système a donné lieu à des conceptions très divergentes depuis les vingt grosses années que l'urbanisme est appliqué dans notre pays. Il en a résulté que l'instruction des dossiers relatifs à l'urbanisme dépendait des critères d'appréciation des fonctionnaires intéressés. Cette appréciation est en outre dépendante du système hiérarchique administratif. C'est ainsi qu'il peut se faire qu'une affaire ait été appréciée dans un sens déterminé par un fonctionnaire, mais que cette appréciation ait été différente de la part de son supérieur hiérarchique immédiat, lequel avait alors la faculté de transmettre l'affaire à l'Administration centrale de l'Urbanisme, à Bruxelles, où le dossier pouvait encore faire l'objet d'appréciations diverses.

Le résultat d'un tel système a été que ces appréciations différentes, fondées peut-être chacun sur l'un ou l'autre argument valable du point de vue urbaniste, ont donné lieu à des conceptions très différentes et à des décisions fort divergentes dans des cas similaires.

3. Een aan de sociale en familiale noden aangepast beleid.

a) Mogelijkheid om een volkswoning te huren.

Op 16 december 1975 verscheen een koninklijk besluit waarbij, voor het Waalse gewest, de toewijzing van volkswoningen wordt geregeld. Dit besluit beoogt grotere billijkheid bij de toewijzing van volkswoningen en inachtneming van de prioriteiten.

Aldus wordt voortaan onder de rechthebbenden overgegaan tot een schifting op grond van de datum van de indiening van de aanvraag en, onder hen die voorrang hebben, op grond van het grootste aantal prioriteiten.

De uitvoering van die nieuwe maatregelen wordt gewaarborgd door de inschrijving van de aanvraag en de toewijzing van de vrijstaande woningen op grond van twee registers, die ter beschikking liggen van de kandidaat-huurders en waarop de Regeringcommissaris toezicht uitoefent.

b) Leningen aan gezinnen met drie kinderen.

Tot nu toe verstrekte het Woningfonds van de Bond van Grote Gezinnen leningen tegen een kleine en degressieve rentevoet aan gezinnen met vier kinderen en meer, voor aankoop, bouw, verbouwing of gezondmaking van een woning. Sinds 1 november 1975 worden die voordelen uitgebreid tot gezinnen met ten minste drie kinderen, zulks ingevolge de ontwikkeling van de Belgische bevolking.

IV. UITEENZETTING VAN DE HEER DHOORE, STAATSSECRETARIS VOOR STREEKECONOMIE EN VOOR RUIMTELIJKE ORDENING EN HUISVESTING.

EERSTE DEEL.

RUIMTELIJKE ORDENING EN STEDEBOUW.

1. Inleiding.

De wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de stedenbouw en de ruimtelijke ordening is een procedurewet. Ze regelt en organiseert de administratieve afhandeling in verband met de stedenbouw en de ruimtelijke ordening, zoals de gemeentelijke plannen van aanleg, de streek- en de gewestplannen, de bouwaanvragen, de verkavelingsaanvragen, enz.

In deze wet komen geen bepalingen ten gronde voor. Ze laat zowel een strenge als een ruime interpretatie van de eigenlijke technische stedenbouwkundige beoordeling toe. In de loop van de iets meer dan twintig jaar dat aan stedenbouw in ons land wordt gedaan, heeft dit systeem aanleiding gegeven tot zeer uiteenlopende opvattingen. Dit heeft verder voor gevolg gehad dat de stedenbouwkundige afhandeling afhankelijk was van de beoordelingscriteria van betrokken ambtenaars. Bovendien is deze appreciatie afhankelijk van het hiërarchisch systeem in de administratie. Zo kan het gebeuren dat een bepaalde zaak beoordeeld werd in een bepaalde zin door een amtenaar, dat deze beoordeling anders was bij zijn hiërarchische overste, die dan het geval kon doorsturen naar het Hoofdbestuur van de Stedenbouw te Brussel waar het dossier, ook nog op een andere wijze kon worden beoordeeld.

Het gevolg van dergelijk systeem is dat deze verschillen in appreciatie, die elk afzonderlijk misschien steunden op een of ander stedenbouwkundig argument dat aanvaardbaar was, aanleiding hebben gegeven tot zeer uiteenlopende visies en zeer uiteenlopende beslissingen voor gelijkaardige gevallen.

Un autre problème, — qui est peut-être plus fondamental — en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, c'est que cette instruction du point de vue urbaniste est très étroitement liée à la valeur du sol ainsi qu'à l'affectation de celui-ci. Presque toutes les tensions qui sont nées de la recherche d'un aménagement valable du territoire peuvent être considérées comme des conflits trouvant leur origine dans le statut économique du sol. Ces tensions apparaissent aussi bien au point de vue de l'aménagement du territoire que lorsqu'il s'agit de déterminer les zones d'habitat. Il est encore toujours exact que la délimitation d'une zone d'habitat a pour conséquence d'enrichir celui dont les terrains sont situés à l'intérieur de celle-ci et d'appauvrir celui dont les terrains se trouvent à l'extérieur de cette zone. Telle est du moins l'appréciation populaire de cette opération.

Quant aux terrains à bâtir des pressions s'exercent encore toujours en vue de pouvoir retirer le profit maximum de ceux-ci. Lorsque la construction d'immeubles de quatre étages a été autorisée, des pressions s'exercent pour obtenir l'autorisation de bâtir plus haut encore.

Tout système de ce genre, fondé uniquement sur l'organisation de procédures, mais touchant d'autre part à tant d'intérêts et dans le cadre duquel l'arbitraire, le trafic d'influence et l'appréciation personnelle jouent un rôle si important qu'une décision peut se trouver modifiée du jour au lendemain, ne peut que prêter le flanc aux critiques.

Afin d'accroître les garanties légales du citoyen et d'être en mesure de dire d'avance avec certitude pour chaque individu ce qui est autorisé et ce qui ne l'est pas, il importe d'aboutir, quant au fond, à une réglementation de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire.

Lorsqu'une réglementation nouvelle nécessitera, en certains cas, une adaptation de la législation actuelle en matière d'urbanisme, cette adaptation consistera le plus souvent à préciser ultérieurement les détails, ce qui n'est nullement contraire à la législation existante. Une élaboration ultérieure de la législation existante est autorisée dans le cadre de la régionalisation, dès lors qu'il s'agit de l'application de cette législation à une partie bien déterminée du territoire. En d'autres cas, il suffira de prendre un arrêté royal, voire même une simple directive sous forme d'une circulaire émanant de l'administration.

Pour le moment, aucune distinction n'est faite, dans le présent exposé, quant à la forme que ces directives doivent revêtir sur le plan administratif des points de vue technique, urbaniste et de celui de l'aménagement du territoire.

2. Un plan global d'aménagement du territoire pour la région flamande.

Plusieurs pays voisins connaissent la notion de « plan national ». La législation belge en matière d'urbanisme est la seule à ne pas mentionner explicitement l'expression « plan national », bien que la première phrase de la loi y fasse allusion : « l'aménagement du territoire national, des régions, secteurs et communes est fixé par des plans ».

A défaut de toute initiative tendant à établir un plan national au niveau de la Belgique, il semble indiqué, dans le contexte actuel, d'élaborer un plan d'aménagement pour l'ensemble de la région flamande. Il va de soi que le document essentiel à cet égard ne sera pas nécessairement un plan graphique, mais bien un schéma structurel et un plan écrit.

Si les options du Plan 1976-1980 comportent effectivement un chapitre consacré à l'aménagement du territoire, les options politiques qui doivent être prises au niveau de la région flamande en ce qui concerne l'urbanisme et l'aménagement du territoire doivent toutefois encore être approfondies.

Een ander — en misschien wel het meest fundamentele — probleem in verband met de stedenbouw en de ruimtelijke ordening is wel dat deze stedenbouwkundige afhandeling zeer nauw verband houdt met de waarde en de bestemming van de grond. Praktisch al de spanningen die zijn ontstaan omtrent de totstandkoming van een behoorlijke ruimtelijke ordening, kunnen worden beschouwd als spanningen omtrent het economisch statuut van de bodem. Deze spanningen treden op zowel op het vlak van de planologie, als bij het bepalen van de bouwzones. Nog altijd is het zo dat het trekken van de grenslijn van een bouwzone tot gevolg heeft dat degene die erbinnen ligt rijk wordt gemaakt en degene die erbuiten ligt arm. Zo althans luidt het in de volksmond.

Wat betreft de bouwgronden wordt er nog altijd druk uitgeoefend om hieruit nog meer profijt te halen. Waar het toegelaten is vier verdiepingen te bouwen, ondervindt men druk om nog een hogere bouwhoogte te verkrijgen.

Dergelijk systeem dat alleen gebaseerd is op de organisatie van procedures, maar waarbij voorts zoveel belangen mee gemoeid zijn en in het kader waarvan willekeur, beïnvloeding, persoonlijke appreciatie een zodanige belangrijke rol spelen dat de een of de andere beslissing van vandaag op morgen kan gewijzigd worden, kan niets anders dan aanleiding geven tot kritiek.

Om de rechtszekerheid van de burger te vergroten, om met zekerheid vooraf en voor iedereen te kunnen zeggen wat mag en niet mag, is het geboden dat er ook inhoudelijk een reglementering op de stedenbouw en de ruimtelijke ordening tot stand komt.

Deze nieuwe reglementering zal in bepaalde gevallen een aanpassing van de bestaande wetgeving op de stedenbouw noodzakelijk maken; meestal zal het echter slechts gaan om een verdere detaillering die niet in strijd is met de bestaande wetgeving. In het kader van de regionalisatie is een verdere uitwerking van de bestaande wetgeving toegelaten vermits het gaat over de toepassing ervan op een welbepaald gedeelte van het grondgebied. In andere gevallen zal een koninklijk besluit volstaan terwijl in nog andere gevallen een eenvoudige richtlijn, in de vorm van een circulaire van het bestuur voldoende zal zijn.

In deze uiteenzetting wordt vooralsnog geen onderscheid gemaakt inzake de vorm waarin deze technische, stedenbouwkundige en planologische richtlijnen op administratief vlak moeten worden gegoten.

2. Een globaal ruimtelijk ordeningsplan voor het gewest Vlaanderen.

In verschillende buurlanden bestaat het begrip « nationaal plan ». In de Belgische wetgeving op de stedenbouw is de term « nationaal plan » niet uitdrukkelijk vermeld; de eerste zin van de wet maakt er evenwel allusie op : « de ruimtelijke ordening van het land, streken, gewesten, en gemeenten, wordt vastgesteld in plannen ».

Bij ontstentenis van enig initiatief om op Belgisch niveau een nationaal plan te maken, komt het in de huidige context aangewezen voor een ordeningsplan te maken voor heel Vlaanderen. Uiteraard zal het meest essentiële document niet noodzakelijk een grafisch plan zijn maar een structuurschets en een geschreven plan.

De opties van het Plan 1976-1980 omvatten wel een hoofdstuk ruimtelijke ordening, maar de beleidsopties die op het niveau van het gewest Vlaanderen dienen genomen te worden op het stuk van stedenbouw en ruimtelijke ordening moeten nog verder worden uitgewerkt.

3. Les plans régionaux.

Bien que la loi sur l'urbanisme ait été votée il y a treize ans déjà, aucune initiative n'a encore été prise en ce qui concerne l'établissement des plans régionaux. S'il est vrai que dans les années cinquante et soixante des études de régions ont été effectuées, ces études n'ont cependant jamais franchi le stade des études très théoriques exécutées par des bureaux d'études privés. Il paraît indiqué d'exécuter les dispositions prévues en la matière par la loi de 1962. Dès lors les initiatives nécessaires seront prises en ce qui concerne l'établissement des plans régionaux.

4. Les plans de secteur (1).

1. Historique.

Depuis 1962, notre pays dispose d'une loi relative à l'aménagement du territoire. L'application de cette loi s'est cependant opérée progressivement. En 1966, il fut constaté que les espaces disponibles pour l'ensemble des terres agricoles se trouvaient fortement réduits par des lotissements et des constructions dispersées. Pour un petit nombre seulement des 214 plans généraux communaux d'aménagement, il pouvait être question d'une réelle protection des terres agricoles. Les autres plans permettaient de bâtir partout, à condition que les routes soient suffisamment équipées et que la largeur des parcelles satisfasse à une norme donnée.

Le Ministre des travaux publics de l'époque, M. J. De Saeger, aboutit à la conclusion qu'il incombait à l'autorité centrale de fixer d'urgence, pour l'ensemble du territoire, la destination du sol au moyen de plans d'aménagement. C'est pourquoi il fut décidé de procéder immédiatement à l'établissement de plans de secteur : « urbanisme et aménagement du territoire dans la pratique ».

Il serait inconcevable, dans un régime démocratique, que l'autorité centrale promulgue des plans à caractère impératif et réglementaire sans que les administrations subordonnées et la population y soient associées. Certes, le législateur avait déjà prévu un système, en l'occurrence la procédure d'approbation (article 9). Néanmoins, il apparut indiqué de susciter, lors de l'établissement des plans, une interaction entre les auteurs des plans de secteur et les diverses administrations ainsi que la population.

Pour cette raison, des contacts furent noués dès le départ avec tout les instances intéressées : administrations centrales, provinciales et communales. Afin d'associer les divers groupes de la population à l'établissement des plans de secteur, un comité consultatif fut créé dans chaque secteur, les groupes socio-économiques locaux y étant représentés.

L'établissement des plans de secteur s'est opéré en plusieurs phases. Tout d'abord, un avant-projet de plan de structure à l'échelle 1/50 000^e fut établi et soumis pour avis à toutes les instances intéressées. Ensuite, un avant-projet de plan de secteur à l'échelle 1/25 000^e fut dressé et soumis également à un avis. Ces consultations, qui eurent lieu respectivement au cours des périodes 1966-1968 et 1969-1971, ont montré principalement que le problème de la construction en ruban et de la construction éparse constitue un important écueil.

(1) Le calendrier relatif aux plans de secteur qui figure dans la note présentée au Conseil régional flamand en date du 30 janvier 1975 (Doc. n° 10/1 de 1974-1975) s'est trouvé entre-temps dépassé. Il a été remplacé par le calendrier qui figure dans le présent exposé.

3. De streekplannen.

Alhoewel de wet op de stedenbouw al dertien jaar oud is, werd nog geen enkel initiatief genomen in verband met het opmaken van de streekplannen. Wel werden er streekstudies gemaakt in de loop van de jaren vijftig en zestig, maar verder dan zeer theoretische studies uitgevoerd door privéstudiebureaus is men niet gegaan. Het lijkt aangewezen de bepalingen van de wet van 1962 op dit stuk uit te voeren. De nodige initiatieven zullen dan ook worden genomen in verband met het opmaken van de streekplannen.

4. De gewestplannen (1).

1. Historiek.

Ons land beschikt sedert 1962 over een wet inzake ruimtelijke ordening. De toepassing ervan gebeurde echter geleidelijk.

In 1966 werd vastgesteld dat de open ruimten voor al de landbouwgronden sterk waren aangetast door verkavelingen en verspreide bebouwing. Van 214 gemeentelijke algemene plannen van aanleg waren er slechts enkele waarin men van een bescherming van de landbouwgronden kon spreken. Volgens de overige plannen van aanleg mocht men overal bouwen als de weg maar voldoende uitgerust was en de perceelsbreedte aan een bepaalde norm voldeed.

De toenmalige Minister van Openbare Werken, de heer J. De Saeger, kwam tot het besluit dat door de centrale overheid dringend, voor het ganse grondgebied, de bestemming van de bodem moest vastgelegd worden bij middel van plannen van aanleg. Daarom werd beslist onmiddellijk over te gaan tot het opmaken van gewestplannen : « stedenbouw en ruimtelijke ordening in de praktijk ».

Het zou in een democratisch bestel ondenkbaar zijn dat de centrale overheid plannen met een bindend en verordenend karakter zou afkondigen zonder dat de lagere besturen en de bevolking daarbij zouden betrokken zijn. Weliswaar had de wetgever reeds een regeling voorzien, met name de goedkeuringsprocedure (art. 9). Toch kwam het aangewezen voor bij het opmaken der plannen, een samenwerking tot stand te brengen tussen de opstellers van het gewestplan en de diverse besturen en de bevolking.

Daarom werd van bij de aanvang contact opgenomen met alle betrokken instanties, zowel de centrale administraties als de provinciale en gemeentelijke besturen. Om de verschillende bevolkingsgroepen bij het opmaken van de gewestplannen te betrekken werd per gewest een adviescomité opgericht waarin de sociaal-economische groepen uit het gewest zitting hadden.

Het opmaken van de gewestplannen is in verschillende trappen gebeurd. Vooreerst werd een voorontwerp van structuurplan op schaal 1/50 000^e opgemaakt en voorgelegd voor advies aan alle betrokken instanties. Vervolgens werd een voorontwerp van gewestplan op schaal 1/25 000^e opgemaakt en nogmaals voorgelegd voor advies. Deze consultaties gebeurden respectievelijk in de periodes 1966-1968 en 1969-1971. Uit deze raadplegingen is hoofdzakelijk het probleem der lintbebouwing en van de verspreide bebouwing als een belangrijk knelpunt naar voren getreden.

(1) Het tijdschema met betrekking tot de gewestplannen, dat voorkomt in de beleidsnota die in de Vlaamse gewestraad dd. 30 januari 1975 werd ingediend (document n° 10/1 (1974-1975)) is onderzocht achterhaald. Het wordt vervangen door het tijdschema dat voorkomt in deze uiteenzetting.

Plusieurs problèmes connexes sont apparus au cours des années suivantes, tels que ceux des routes à taxe de recouvrement, des équipements collectifs dans la plupart des plans généraux d'aménagement, des lotissements approuvés, du « morcellement » des terrains le long des routes (partage successoral), etc.

Dans les années 1970, le Service de la Politique générale a consulté les diverses administrations communales. Ces consultations ont finalement permis au Service précité de désigner des zones de parachèvement.

Ultérieurement encore, des tentatives ont été faites en vue de tenir compte de certaines situations locales en prenant des « mesures d'exception », telles que celles figurant aux articles 20, 21 et 23 de l'arrêté royal du 28 décembre 1972 relatif aux prescriptions générales du point de vue de l'aménagement du territoire. En raison des situations très diverses nées au cours des années, la sécurité juridique des citoyens n'était plus garantie.

C'est pourquoi, on a opté en faveur du rétablissement de cette sécurité juridique au moyen des plans de secteur. Il en résulta que le plan de secteur devait être relativement détaillé et présentait dès lors des points de recoupement avec le plan communal d'aménagement tel qu'il était conçu jusqu'alors.

Dans l'optique actuelle, il convient de rénover à la fois la forme et la teneur des plans communaux d'aménagement, comme l'expose d'ailleurs la note présentée au Conseil régional flamand.

Afin de réaliser la plus grande uniformité possible dans la présentation des plans de secteur et dans la définition des diverses destinations, un arrêté royal a été pris le 28 décembre 1972 en ce qui concerne les prescriptions générales relatives aux plans. Cet arrêté rassemble les dispositions en vigueur pour les diverses destinations; son annexe indique les teintes et les signes conventionnels des représentations cartographiques.

Les dispositions de cet arrêté royal sont relativement générales. Cependant, les régions peuvent connaître des besoins spécifiques pour lesquels se justifie une indication cartographique appropriée et une définition précise. Il en résulte des prescriptions particulières du point de vue de l'aménagement du territoire; celles-ci sont jointes à chaque plan de secteur. En ce qui concerne la représentation de la situation existante et de la situation juridique dans les plans de secteur de la partie flamande du pays, on a choisi, pour des raisons de lisibilité et de sécurité juridique, une carte et un plan orthophotographique distincts.

L'établissement des projets de secteur fut préparé au cours des années 1972 et 1973, sous la direction des Secrétaires d'Etat G. Breynne et M. Vandewiele.

Ce travail a progressé rapidement pour certains secteurs, de sorte qu'après l'entrée en fonction de l'actuel Secrétaire d'Etat, les premiers plans de secteur ont pu assez rapidement être approuvés par arrêté royal.

2. Situation actuelle.

Dès l'entrée en fonction de l'actuel Secrétaire d'Etat, on se fixa pour objectif d'établir tout d'abord, aussi rapidement que possible, les plans de secteur par arrêté ministériel et d'entamer ensuite la procédure d'approbation dans les délais les plus brefs, afin de pouvoir ratifier définitivement les plans de secteur par arrêté royal.

Un calendrier assez audacieux fut arrêté : on s'assigne pour objectif de ratifier par arrêté ministériel les 25 plans de secteur de Flandre pour la mi-1975 au plus tard.

Pour diverses raisons, dont l'examen urgent des cas individuels, le calendrier prévu n'a pu être respecté.

Verschillende nevenproblemen zijn in de loop der jaren op de voorgrond gekomen zoals de wegen met verhaalbelasting, de voorzieningen in de meeste algemene plannen van aanleg, de goedgekeurde verkavelingen, de « splitsing » van terreinen langsheen de wegen (erfenis-verdeling) en zo meer.

In de zeventiger jaren is door de Dienst van het Algemeen Beleid met de verscheidene gemeentebesturen overleg gepleegd. Dit overleg heeft uiteindelijk geleid tot het aanduiden van afwerkingsgebieden.

Nog later werd gepoogd rekening te houden met bepaalde plaatselijke toestanden door het nemen van « uitzonderingsmaatregelen » zoals voorzien in de artikelen 20, 21 en 23 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de algemene planologische voorschriften. Omwille van de zeer uiteenlopende toestanden die in de loop der jaren tot stand waren gekomen was de rechtszekerheid van de burger niet meer gewaarborgd.

Daarom werd geopteerd voor het herstellen van deze rechtszekerheid door de gewestplannen. Dit vergde dat het gewestplan relatief gedetailleerd moest zijn en hierdoor raakvlakken vertoonde met het gemeentelijke plan van aanleg, zoals het tot dan toe werd opgevat.

In de huidige optiek moeten aan de gemeentelijke plannen van aanleg nieuwe vorm en inhoud worden gegeven, zoals trouwens uiteengezet is in de beleidsnota, die in de Vlaamse gewestraad werd neergelegd.

Teneinde tot een zo eenvormig mogelijke voorstelling van de gewestplannen en tot een zo gelijkkluidend mogelijke omschrijving van de verschillende bestemmingen te komen, werd op 28 december 1972 het koninklijk besluit getroffen betreffende de algemene planologische bestemmingen. In de bijlage van dit koninklijk besluit zijn de conventionele kleuren en tekens vermeld met betrekking tot de cartografische voorstelling.

De bepalingen van dit koninklijk besluit zijn betrekkelijk algemeen. In de gewesten kunnen er evenwel specifieke behoeften bestaan, waarvoor een aangepaste cartografische aanduiding met bijhorende verdere bepaling verantwoord is. Dit leidt dan tot de bijzondere planologische voorschriften, welke bij elk gewestplan gevoegd worden. Wat de voorstelling van de bestaande en van de juridische toestand in de gewestplannen voor het Vlaamse landsgedeelte betreft, werd omwille van de leesbaarheid en de rechtszekerheid geopteerd voor de afzonderlijke kaart en ortofotoplan.

In de jaren 1972 en 1973 werd onder het bewind van de Staatssecretarissen de heren G. Breynne en M. Vandewiele het opstellen van de ontwerp-gewestplannen voorbereid.

Dit werk was voor bepaalde gewesten ver gevorderd zodat bij de overname van het beleid door de huidige Staatssecretaris de eerste gewestplannen vrij spoedig bij koninklijk besluit konden worden goedgekeurd.

2. Stand van zaken.

Reeds van bij de overname van het beleid door de huidige Staatssecretaris werd als objectief gesteld om de gewestplannen vooreerst zo spoedig mogelijk vast te stellen bij ministerieel besluit en vervolgens om de goedkeuringsprocedure zo vlug als materieel mogelijk was in te leiden teneinde de gewestplannen definitief bij koninklijk besluit te kunnen bekrachtigen.

Een vrij gedurfde timing werd vooropgesteld; zo werd als streefdoel gesteld de 25 gewestplannen van Vlaanderen met ministerieel besluit te kunnen bekrachtigen ten laatste midden 1975.

Om allerlei redenen, waaronder de dringende behandeling van de individuele gevallen is het vooropgestelde tijdschema niet kunnen gevolgd worden.

Malgré de nombreuses difficultés matérielles, 20 projets de plans de secteur ont pu être établis en janvier 1976 par voie d'arrêté ministériel. Les 5 autres le seront vraisemblablement dans le courant du premier trimestre de 1976.

En outre, pour la plupart de ces projets de plans de secteur, la procédure d'approbation a été entamée; pour plusieurs d'entre eux, cette procédure a d'ailleurs déjà été menée à son terme. L'objectif à atteindre est l'approbation, par arrêté royal, des plans de secteur définitifs deux ans environ après l'arrêté ministériel, alors que la loi du 29 mars 1962 prévoit un délai maximum de trois ans.

Pour un certain nombre de projets de plans de secteur, l'examen du dossier en vue de la préparation du plan de secteur définitif à approuver par arrêté royal a déjà atteint un stade avancé.

On trouvera en annexe 9 un tableau donnant l'état actuel de la question pour chaque plan de secteur.

3. Problèmes connexes.

Un certain nombre de problèmes connexes se posent au fur et à mesure que les travaux d'élaboration des plans de secteur progressent; une solution doit être adoptée.

Il y a tout d'abord la nécessité de préciser davantage les dispositions, plutôt générales, de l'arrêté royal du 28 décembre 1972, du moins en ce qui concerne certains de ses aspects. A l'heure actuelle, une note donnant ces précisions est en préparation; elle est principalement destinée aux fonctionnaires des directions provinciales auxquelles elle doit être utile dans l'appréciation des cas qui se présentent quotidiennement.

Comme il a été dit déjà, les conceptions fort divergentes en matière d'affectation du sol qui sont apparues au fil des ans, ont donné lieu à une certaine insécurité juridique. Il n'est pas exclu que ces conceptions divergentes qui, dans certains cas, ont même revêtu la forme plus concrète de plans d'aménagement communaux, soient opposées aux dispositions du plan de secteur, bien que ces plans tiennent compte de certaines situations de fait et, dans la mesure du possible, de situations juridiques.

Pour accroître la sécurité juridique des citoyens et des autorités sur ce point, il serait peut-être souhaitable d'ajouter à la loi sur l'urbanisme certaines dispositions complémentaires.

Pour ce qui est de la possibilité de mettre les plans à exécution, il pourrait s'avérer opportun de prévoir des dispositions légales en matière de politique foncière.

Toutefois, ces problèmes connexes n'ont qu'un caractère secondaire.

Il ne se justifierait pas de subordonner l'approbation des plans de secteur par arrêté royal au règlement d'aspects d'importance secondaire.

L'évolution ultérieure démontrera dans quel sens il conviendra de prendre certaines mesures.

5. Les plans communaux d'aménagement.

A. Le plan général d'aménagement.

Il a souvent été prétendu que, depuis la création des plans de secteurs, le plan général d'aménagement communal a été relégué à l'arrière-plan. Il est exact que, pour un grand nombre de communes de moindre importance qui, de par leur implantation, n'ont pas trop à faire face à des phénomènes d'urbanisation, le plan de secteur peut souvent suffire à résoudre la majorité des problèmes relatifs à la délimitation des zones.

Niettegenstaande tal van materiële moeilijkheden heeft men in januari 1976, 20 ontwerp-gewestplannen bij ministerieel besluit kunnen vaststellen. De overige vijf zullen wellicht in de loop van het eerste kwartaal van 1976 kunnen worden vastgesteld.

Bovendien werd voor de meeste onder deze ontwerp-gewestplannen de goedkeuringsprocedure ingezet; voor meerdere ontwerp-gewestplannen is zij trouwens reeds beëindigd. Als streefdatum wordt vooropgesteld dat het definitieve gewestplan met koninklijk besluit zou worden goedgekeurd ongeveer twee jaar na het ministerieel besluit daar waar de wet van 29 maart 1962 maximum drie jaar voorziet.

Voor een aantal ontwerp-gewestplannen is het onderzoek van het dossier met het oog op de voorbereiding van het definitieve gewestplan dat bij koninklijk besluit moet worden goedgekeurd, reeds ver gevorderd.

In bijlage 9 wordt een overzicht gegeven die de huidige stand van zaken voor elk gewestplan weergeeft.

3. Aanverwante problemen.

Naarmate het werk met de gewestplannen vordert, rijzen een reeks van nevenproblemen, welke een oplossing behoeven.

Vooreerst is er de behoefte om de eerder algemene bepalingen van het koninklijk besluit van 28 december 1972, althans wat sommige aspecten ervan aangaat, nader te omschrijven. Momenteel wordt er gewerkt aan een toelichtingsnota, die hoofdzakelijk dienstig zal zijn voor de ambtenaren van de provinciale directies bij de beoordeling van de dagelijkse gevallen.

Hoger werd reeds gesteld dat de zeer uiteenlopende visies met betrekking tot de bestemming van de bodem die in de loop der jaren ontstaan zijn, aanleiding hebben gegeven tot een bepaalde rechtsonzekerheid. Het is niet uitgesloten dat deze uiteenlopende visies, die in sommige gevallen zelfs meer concrete vorm hadden gekregen in bepaalde gemeentelijke aanlegplannen, tegengesteld worden aan de voorzieningen van het gewestplan, ook al werd in deze gewestplannen rekening gehouden met bestaande feitelijke en zoveel als enigszins kan, juridische toestanden.

Om de rechtszekerheid van de burgers en de overheid op dit stuk te vergroten zou het gebeurlijk wenselijk kunnen zijn sommige bijkomende bepalingen met betrekking tot de wet op de stedenbouw in overweging te nemen.

Wat de uitvoerbaarheid van de plannen betreft, zou het wenselijk kunnen zijn dat wettelijke bepalingen met betrekking tot het grondbeleid worden voorzien.

De gestelde nevenproblemen zijn echter van subsidiaire aard.

Het zou echter niet verantwoord zijn de goedkeuring der gewestplannen bij koninklijk besluit te koppelen aan aspecten van nevenschikt belang.

De verdere evolutie zal dienen uit te wijzen in welke richting bepaalde maatregelen kunnen getroffen worden.

5. De gemeentelijke plannen van aanleg.

A. Het algemeen plan van aanleg.

Vaak wordt vooropgesteld dat sinds de totstandkoming van gewestplannen, het gemeentelijk algemeen plan van aanleg op de achtergrond is geschoven. Het is juist dat voor een groot aantal kleinere gemeenten, die door hun ligging niet al te zeer geconfronteerd worden met de urbanisatieverschijnselen, het gewestplan in vele gevallen kan volstaan om de meeste problemen in verband met de afbakening van zones op te lossen.

En aucune façon cependant, le plan de secteur ne peut comporter suffisamment d'éléments légaux pour réglementer le développement urbaniste de la commune. En effet, de nombreux problèmes qui se posent au niveau communal et qui ont trait également à la délimitation des zones, ne pouvaient être différenciés de manière satisfaisante dans les plans de secteur. Il est permis, à ce propos, de songer aux entreprises artisanales et, dans certaines communes, aux campings et aux résidences secondaires, ou encore aux espaces verts dans les zones urbanisées, etc.

En outre, il convient de tenir compte des projets du Gouvernement en ce qui concerne les fusions de communes. Il entre, en effet, dans les intentions de créer des communes qui constitueraient une unité autonome et qui soient de taille à faire face aux problèmes posés par la communauté établie sur leur territoire.

Ainsi, tout porte à croire qu'on assistera à la création de toute une série de communes où les problèmes posés du point de vue de l'aménagement du territoire seront de nature à nécessiter l'établissement d'un plan général d'aménagement communal.

Il conviendra alors de différencier la conception du plan général d'aménagement par rapport aux dispositions de l'article 15 de la loi sur l'urbanisme.

Le plan général d'aménagement devra être conçu différemment de ce qui a prévalu jusqu'à présent. Dans ce cas également, l'accent sera mis sur l'unité de conception. Cette unité paraît plus que nécessaire, si l'on compare les divers plans généraux d'aménagement qui ont été établis autrefois.

Ainsi le plan général d'aménagement devra-t-il consister en une série de plans partiels, qui examinent et réglementent chacun un aspect du problème communal d'aménagement du territoire.

Pour ce qui est des problèmes qui n'ont pu être résolus par le projet de plan de secteur, du fait même qu'ils se situent au niveau communal, notamment ceux qui ont trait aux zones artisanales, à certaines secondes résidences ou encore aux voies communales, etc., le plan général d'aménagement constitue, à tout le moins pour les communes plus importantes, un maillon essentiel entre le plan de secteur en tant que plan de délimitation des zones, d'une part, et le plan particulier d'aménagement communal, d'autre part.

Or, parmi les problèmes les plus importants qui n'ont pas encore été résolus en matière d'urbanisme figure celui de la mise en place ultérieure des zones urbaines. Le plan particulier d'aménagement paraît être le document le plus approprié pour donner une forme concrète à ces zones urbaines. Tout plan particulier d'aménagement valable ne peut cependant être établi que pour autant qu'il soit fondé sur une structure plus générale des communes.

1) La subdivision des zones urbaines projetées en unités de voisinage et en quartiers est un élément tout à fait essentiel de l'aménagement urbain. La zone urbanisée (zone d'habitat — en aplat rouge sur les plans de secteur — et zone d'extension de l'habitat) devra dès lors être subdivisée, nonobstant les très grandes difficultés que présentera une telle opération dans nos villes et villages, où les différents aspects de la vie urbaine sont tellement imbriqués dans l'espace.

Ensuite, il y aura lieu de déterminer, pour chaque unité de voisinage et pour chaque quartier, la densité brute d'occupation autorisée. La densité brute d'occupation autorisée est obtenue en divisant le nombre d'habitations que la zone d'habitat comptera, une fois achevée, par la superficie de la zone considérée. Il s'agit là d'un élément important, surtout pour les villes et communes qui sont exposées

Het gewestplan kan echter geenszins voldoende wettelijke elementen bevatten om de stedenbouwkundige uitbouw van de gemeente te reglementeren. Inderdaad, tal van problemen op gemeentelijk niveau, die eveneens de afbakening van zones betreffen, konden in de gewestplannen niet voldoende worden gedifferentieerd. Hierbij kan worden gedacht aan de ambachtelijke bedrijven, in bepaalde gemeenten aan de campings en de weekendverblijven, de groenzones in verstedelijkte gebieden, enz.

Bovendien moet rekening worden gehouden met de regeringsplannen in verband met de samenvoeging van gemeenten. Het is immers de bedoeling gemeenten te creëren, die een zelfstandige eenheid vormen en het hoofd kunnen bieden aan de problemen gesteld door de gemeenschap, die op haar grondgebied is gevestigd.

Aldus mag in het vooruitzicht worden gesteld dat men zal komen tot een reeks van gemeenten, waar de planologische problemen van die aard zullen zijn dat het wel aangegeven is een gemeentelijk algemeen plan van aanleg op te maken.

Wel zal alsdan de opvatting van het algemeen plan van aanleg dienen te worden gedifferentieerd ten opzichte van wat artikel 15 van de wet op de stedenbouw voorschrijft.

Het algemeen plan van aanleg zal anders moeten worden opgevat dan dit tot nu toe het geval is geweest. Ook hier zal voor een eenheid van opvatting moeten worden gezorgd. Dit blijkt meer dan noodzakelijk wanneer men de verschillende algemene plannen van aanleg die indertijd zijn opgemaakt onderling vergelijkt.

Zo zal het algemeen plan van aanleg moeten bestaan uit een reeks deelplannen, die elk een aspect van het planologisch probleem van de gemeente behandelen en reglementeren.

Inzake de problemen die geen beslag konden krijgen in het ontwerp van gewestplan, precies omdat ze van gemeentelijk niveau zijn, zoals de ambachtelijke zones, sommige weekendverblijven, bepaalde gemeentelijke wegen e.a., is het algemeen plan van aanleg, voor de grotere gemeenten althans, een essentiële schakel tussen het gewestplan als plan van afbakening van zones enerzijds, en het bijzonder plan van aanleg van de gemeente anderzijds.

Een van de belangrijkste problemen op stedenbouwkundig vlak dat momenteel nog niet is opgelost, is inderdaad de verdere vormgeving van de stedelijke zones. Het meest aangegeven document om vorm en gestalte te geven aan deze stedelijke zones is het bijzonder plan van aanleg. Men kan echter slechts een behoorlijk bijzonder plan van aanleg opstellen, wanneer dit stoelt op een meer algemene structuur van de gemeenten.

1) Een allernoodzakelijkste element in de stadsaanleg is de onderverdeling van de voorziene stedelijke zones in buurtschappen en wijken. Het verstedelijkte gebied (woonzone, rood op de gewestplannen en woonuitbreidingsgebied) zal derhalve dienen te worden ingedeeld, ook al is dit zeer moeilijk in onze steden en dorpen, waar de verschillende aspecten van het stedelijk leven ruimtelijk zo intens met elkaar vermengd zijn.

In elke buurtschap en wijk moeten dan de bruto toegelaten bebouwingsdichtheid worden aangeduid. De bruto toegelaten bebouwingsdichtheid wordt bekomen door het aantal woningen dat deze woonzone na voltooiing zal bevatten, te delen door de oppervlakte. Dit is voornamelijk van belang voor de steden en dorpen die blootstaan aan urbanisatie-druk, omdat momenteel de beoordelingscriteria omtrent de

à la pression de l'urbanisation, parce qu'actuellement les critères permettant d'apprécier la densité d'occupation font défaut. La largeur de la rue constitue souvent le seul et unique critère lors de l'instruction des permis de bâtir.

La détermination et la ratification par voie légale de la densité brute d'occupation n'ira pas sans soulever de nombreuses critiques — et ici nous revenons au point de départ du présent exposé. En effet, on se référera à la densité d'occupation de chaque parcelle pour en déduire ses possibilités d'occupation, lesquelles seront par la suite arrêtées de façon réglementaire et partant... restrictive pour certains citoyens.

2) Une autre partie du plan général d'aménagement intéressera plus particulièrement certaines communes où se manifeste une croissance désordonnée des bureaux ainsi que de certains services du secteur tertiaire. Il est difficile, en l'occurrence, d'avancer des quotas réglementaires ou des normes bien déterminées. Il faudra, en effet, opérer commune par commune, sauf en ce qui concerne les villes plus importantes, où le phénomène est actuellement en passe de devenir tellement aigu qu'une réglementation s'impose d'urgence.

Quant à la densité brute d'occupation, on peut se référer aux chiffres mentionnés dans les instructions générales en matière d'aménagement du territoire ainsi qu'aux premiers relevés de cette densité d'occupation, tels qu'ils figurent dans les avant-projets de plan de secteur qui constituent une première tentative en ce sens.

3) Un autre aspect partiel du plan général d'aménagement impliquera, pour certaines communes, la réglementation de la proportion du nombre d'appartements par rapport à celui des habitations unifamiliales. Ici encore, il serait difficile de fixer des quotas réglementaires généraux, encore que plusieurs enquêtes sociologiques qui ont été menées à l'étranger (France, Pays-Bas) aient fait ressortir que, dans les villes, une proportion de 25 % d'immeubles à appartements contre 75 % d'habitations unifamiliales doit être considérée comme indiquée. Or, ces quotas sont d'ores et déjà dépassés dans certaines communes d'importance moyenne. Par conséquent, il est urgent de réglementer cette matière.

Peut-être serait-il possible d'envisager une échelle de valeurs, fixée réglementairement comme suit : pour les villes de plus de 50 000 habitants : 35 % d'immeubles à appartements, 65 % d'habitations unifamiliales. Pour les villes de 50 000 à 25 000 habitants : 25 % d'immeubles à appartements et 75 % d'habitations unifamiliales. Pour les villes et villages de 25 000 à 6 000 habitants, ces pourcentages seraient respectivement de 20 et de 80. Pour les villages de 6 000 à 3 000 habitants : il y aurait au maximum 15 % d'immeubles à appartements.

En matière de densité d'occupation, il s'indique de ne pas dépasser la norme de 40 habitations à l'hectare (densité brute par unité de voisinage ou par quartier). Cette densité ne peut être atteinte que dans le centre des grandes villes. Des densités de 30 habitations par hectare (brut) pourraient être considérées comme de règle.

En ce qui concerne le rapport entre la fonction tertiaire (immeubles à usage de bureaux) et la fonction « habitat », il serait possible de songer à un étalement de cette fonction tertiaire sur toute la superficie d'un territoire urbanisé. L'expérience nous apprend qu'il est moins indiqué de réserver des quartiers urbains entiers aux seules fonctions tertiaires, la fonction « habitat » se trouvant ainsi rejetée vers la périphérie.

Si l'on opte pour une interpénétration intime de ces deux fonctions, il serait possible d'envisager un rapport de 30 % pour la fonction tertiaire et 70 % pour la fonction « habitat ».

bebouwingsdichtheid ontbreken. Het enige criterium dat men vaak in overweging neemt bij de beoordeling van bouw-aanvragen is de breedte van de straat.

Omtrent het vaststellen en wettelijk bekrachtigen van deze bruto bebouwingsdichtheid zal heel wat kritiek ontstaan, want hier raakt men aan het uitgangspunt van deze uiteenzetting. Men gaat met name op reglementaire wijze de bebouwingmogelijkheden van elk perceel hieruit afleiden, vaststellen en bijgevolg... voor sommigen beperken.

2) Een ander deelplan van het algemeen plan van aanleg zal van belang zijn voor bepaalde gemeenten, waar de ongeordende groei van kantoren en bepaalde diensten uit de tertiaire sector opvallend is. Het is moeilijk terzake quota met een reglementerende kracht of bepaalde normen voorop te stellen. Hier zal inderdaad per gemeente gewerkt dienen te worden, behalve wat betreft de grotere steden, waar het probleem zich zo scherp stelt dat een spoedige reglementering terzake geboden is.

Wat de bruto bebouwingsdichtheid betreft, kan worden verwezen naar de cijfers vermeld in de algemene planologische voorschriften en de eerste aanduidingen van deze brutobebouwingsdichtheid in de voorontwerpen van gewestplan waar reeds een eerste poging werd gedaan in die richting.

3) Een ander deelaspect van het algemeen plan van aanleg zal voor bepaalde gemeenten de reglementering inhouden van de verhouding flatbouw ten opzichte van eengezinswoningbouw. Ook hier kunnen bezwaarlijk algemene reglementerende quota voorop worden gesteld, alhoewel verschillende sociologische enquêtes in het buitenland (Frankrijk, Nederland) hebben uitgewezen dat een maximale verhouding in de steden van 25 % flatbouw ten opzichte van 75 % eengezinswoningen, als aangewezen moet worden beschouwd. Vaak worden deze cijfers nu reeds in bepaalde middelgrote gemeenten overschreden. Het is derhalve de hoogste tijd dat hier reglementerend wordt opgetreden.

Misschien kan worden gedacht aan een waardeschaal die reglementerend als volgt wordt vastgesteld. Voor steden boven de 50 000 inwoners : 35 % flatgebouwen, 65 % eengezinswoningen. Voor steden van 50 000 tot 25 000 inwoners : 25 % flatbouw ten opzichte van 75 % eengezinswoningen. Voor dorpen en steden van 25 000 tot 6 000 inwoners : 20 % flatgebouwen en 80 % eengezinswoningen. Voor dorpen van 6 000 tot 3 000 inwoners : maximum 15 % flatgebouwen.

In verband met de bebouwingsdichtheid kan als norm worden gesteld dat het niet aangewezen is 40 woningen per ha te overschrijden (brutodichtheid berekend per buurtschap of per wijk). Deze dichtheid kan alleen worden nagestreefd in de centra van de grote steden. In de middelgrote steden zouden dichtheden van 30 woningen per ha bruto als richtinggevend mogen worden beschouwd.

Wat de verhouding tussen de tertiaire functie (kantoorgebouwen) en de woonfunctie betreft zou kunnen worden gedacht aan een spreiding van deze tertiaire functie over de oppervlakte van een verstedelijkt gebied. De ervaring wijst uit dat het minder aangewezen is hele stadsdelen alleen voor tertiaire functies te bestemmen, waardoor dan de woonfunctie wordt uitgestoten naar buitenwijken.

Indien geopteerd wordt voor een innige vermenging van deze beide functies zou gedacht kunnen worden aan een verhouding van 30 % tertiaire functie en 70 % woonfunctie.

D'autre part, le plan général d'aménagement communal pourrait comporter, pour certaines villes et certains villages importants et même en certains cas pour des communes de moindre importance, des normes relatives à la hauteur des bâtisses. On constate la construction — pour les raisons les plus diverses — de bâtiments élevés même dans des villes de moindre importance et dans des villages (en l'occurrence, il s'agit d'immeubles de plus de quatre niveaux ou de trois étages).

Le critère des restrictions apportées à la densité brute d'occupation ne suffit pas toujours à maintenir le climat de l'habitat dans les limites souhaitées. Il peut, en effet, très bien se faire qu'il n'y ait, dans un village déterminé, aucune perturbation du rapport existant entre les immeubles à appartements et les habitations unifamiliales, mais que la réalisation desdits appartements ait été conçue sous forme d'un seul immeuble-tour qui modifie totalement le caractère du village en question.

Les critères qui doivent être déterminants en matière de hauteur des bâtisses dans les aspects partiels du plan général d'aménagement sont surtout fondés sur l'originalité propre à cette ville ou à ce village, sur la présence de sites historiques, sur l'implantation du quartier ou de l'unité de voisinage en question par rapport au centre urbain, etc.

Du fait que la Flandre est caractérisée par une gamme très variée d'agglomérations composées de villes, de villes moyennes, de villages et de villages plus petits, il est très difficile de déterminer, en quelques chiffres, des normes bien définies d'urbanisme futur.

Il y a cependant lieu de faire observer qu'en l'absence de toute norme, on crée des situations qui peuvent très bien être comparées à celle qui a donné lieu à l'établissement de plan de secteur.

Il est donc difficile de se borner en l'occurrence à des considérations d'ordre général. Si les villes et les villages ne devaient pas prendre leurs responsabilités en ce domaine, on serait bien obligé de fixer des critères qui, de par leur formulation sommaire, donneront inéluctablement lieu, en certains cas, à des interprétations rigides.

Compte tenu de l'originalité des villes et des villages, il semble indiqué de s'en tenir à un modèle de construction qui s'intègre dans les structures actuelles des villes.

Dans des complexes organisés qui, en soi, constituent peut-être une composition sur le plan urbanistique, la construction en hauteur peut compromettre aussi bien le climat de l'habitat que le site urbain ou naturel.

En ce domaine également, il est périlleux de prendre comme point de départ des a priori, mais il faut néanmoins prévoir une limite à la hauteur des bâtisses. On pourrait ainsi adopter la règle que, pour autant qu'il n'y ait pas d'autres critères plus déterminants que l'ensoleillement, la largeur des rues, le respect de la vie privée, le caractère historique de sites urbains, etc. et pour autant qu'un plan particulier d'aménagement n'ait pas prévu une hauteur différente pour les bâtisses, celle-ci serait limitée à trois étages dans les centres régionaux tandis que dans les autres zones à urbaniser, le modèle de la construction devrait être respecté en fonction du type de cette habitation.

Un autre aspect du plan général d'aménagement communal porte sur l'organisation des espaces verts urbains selon l'unité de voisinage. On pourrait fixer comme norme qu'il faut prévoir 10 mètres carrés d'espaces verts publics par habitant et par unité de voisinage (1 000 à 1 500 habitants), lorsqu'il s'agit d'un quartier d'habitations unifamiliales. Ces 10 mètres carrés pourraient se répartir comme suit : 2 mètres carrés par habitant seront affectés à des plaines de jeux pour

Een ander deelaspect van het gemeentelijk algemeen plan van aanleg zou voor bepaalde steden en grote dorpen en in bepaalde gevallen zelfs voor kleinere dorpen normen inhouden in verband met de bouwhoogte. Omwille van allerlei redenen ziet men ook in kleine steden en dorpen hoogbouw tot stand komen (onder hoge bouw wordt hier verstaan bebouwing met meer dan vier bouwlagen of drie verdiepingen).

Het criterium van de beperkingen van de brutobebouwingsdichtheid is niet altijd voldoende om het woonklimaat binnen de gewenste grenzen te houden. Het is immers goed mogelijk dat de verhouding tussen flatgebouwen en eengezinswoningen in een bepaald dorp niet wordt overschreden maar dat men deze flats tot stand brengt in de vorm van één torengedouw dat het karakter van het betrokken dorp essentieel zou wijzigen.

De criteria die in de deelfacetten van het algemeen plan van aanleg inzake bouwhoogte bepalend moeten zijn, stoeien voornamelijk op het eigen kenmerk van de stad of het dorp, de aanwezigheid van historische sites, de ligging van de betrokken wijk of buurtschap ten opzichte van het centrum, en zo meer.

Door het feit dat Vlaanderen gekenmerkt wordt door een zeer brede gamma van agglomeraties van steden, middelgrote steden, dorpen en kleinere dorpen, kan bezwaarlijk in enkele cijfers het toekomstige stedelijk patroon in bepaalde normen worden vastgelegd.

Evenwel zij opgemerkt dat men bij gebrek aan enige norm toestanden in het leven zoekt die zeer goed vergeleken kunnen worden met de toestand die aanleiding heeft gegeven tot het opmaken van de gewestplannen.

Men kan zich dus bezwaarlijk beperken tot algemene beschouwingen. Wanneer de steden en de dorpen op het stuk van hun verantwoordelijkheid ter zake zouden tekortschieten, moet men wel noodgedwongen overgaan tot het vaststellen van criteria, die door hun summier vorm onvermijdelijk in bepaalde gevallen tot strakke interpretaties zullen leiden.

Het karakter van steden en dorpen in acht genomen lijkt het aangewezen de bebouwingsvorm te verwezenlijken op een wijze die zich integreert in bestaande stedelijke structuren.

In georganiseerde complexen, die op zichzelf misschien een stedenbouwkundige compositie uitmaken, kan hoge bouw zowel het woonklimaat als het stedelijk of natuurlijk landschap aantasten.

Ook hier is het gevaarlijk uit te gaan van een aprioristisch standpunt maar toch moet ergens een grens worden getrokken wat de bouwhoogte betreft. Zo zou kunnen worden vooropgesteld dat voor zover geen andere criteria zoals bezonning, straatbreedte, privacy, historische stadssites en zo meer determinerend zijn, en voor zover een bijzonder plan van aanleg niet in een andere bouwhoogte voorziet, de bouwhoogte in de gewestelijke kernen beperkt zou blijven tot drie bovenverdiepingen, terwijl in de andere te verstedelijken zones, de bebouwingsvorm volgens het type van deze woning dient te worden nageleefd.

Een ander aspect van het gemeentelijk algemeen plan van aanleg is dat van de organisatie per buurtschap van de stedelijke groenvoorzieningen. Als norm kan vooropgesteld worden dat in 10 vierkante meter aan openbaar groen per inwoner dient voorzien te worden per nabuurschap (1 000 tot 1 500 inwoners), zo het gaat over een wijk met eengezinswoningen. De 10 vierkante meter kan gesplitst worden in 2 vierkante meter per inwoner ten behoeve van de kinder-

enfants, 3 mètres carrés à des terrains de sport et plaines de jeux, 5 mètres carrés à la verdure dont le voisinage a besoin, aux allées pour piétons et aux espaces verts des voies publiques. Lorsqu'il s'agit d'une partie de la ville où se trouvent surtout des immeubles à appartements, les espaces verts publics doivent être calculés sur une moyenne de 20 mètres carrés par habitant.

Un autre aspect partiel du plan d'aménagement communal peut éventuellement consister dans la désignation des parties urbaines qui entrent en ligne de compte pour la rénovation du centre urbain, en y incluant éventuellement les réglementations relatives aux mesures qu'il y aurait lieu de prendre.

Le pouvoir réglementaire du P. G. A. est, de par sa nature, obligatoire et impératif, comme c'est le cas des plans régionaux. Les seules conséquences pour le particulier en sont que le plan général d'aménagement peut être plus détaillé encore en ce qui concerne la délimitation des zones et peut comporter d'autres réglementations à ce sujet. Le pouvoir réglementaire du P. G. A. communal concerne surtout les liens entre les différentes administrations. Il était, en effet, très difficile, pour la commune, de dresser, en l'absence de toute directive, des plans généraux d'aménagement basés sur une ligne de gestion uniforme.

D'autre part, les dispositions du plan général d'aménagement ne sont pas directement applicables à l'examen des permis de bâtir et des permis de lotir, activité qui occupe pourtant la plus grande partie de la procédure en matière d'urbanisme. Il importe de noter que ces dispositions sont à la base de l'élaboration ultérieure du plan particulier d'aménagement communal.

B. Le plan particulier d'aménagement communal.

Les conceptions actuelles au sujet du plan particulier d'aménagement ne requièrent pas de modifications importantes quant à la forme. Seule devrait être recherchée l'unification de la présentation et de la légende. L'Administration de l'Urbanisme s'en est déjà préoccupée.

Pour ce qui est de leur teneur, les plans particuliers d'aménagement devront cependant puiser des directives dans le plan général d'aménagement. En particulier les chiffres, arrêtés réglementairement dans le plan général d'aménagement en ce qui concerne la densité d'occupation et la hauteur des bâtisses pourront dès à présent être appliqués en vue d'aboutir finalement à un règlement valable pour toutes les parcelles individuelles du plan particulier d'aménagement. Ainsi sera-t-il possible d'indiquer exactement pour chaque parcelle ce qui est permis et ce qui ne l'est pas, conception qui est déjà en honneur dans les plans particuliers d'aménagement actuels, à cette différence près qu'ils ont, du point de vue de leur contenu, été conçus comme des documents fragmentaires.

La réglementation en la matière visera surtout les points, qui sont actuellement ressentis comme constituant les points névralgiques des plans particuliers d'aménagement. On en revient en l'occurrence au problème de la construction dans les villes. Que l'on adopte le système de l'urbanisme linéaire ou celui des constructions isolées en hauteur, la densité nette d'occupation de la parcelle doit toujours être telle que les critères prévus au plan général d'aménagement pour l'unité de voisinage en question soient respectés. Des règlements complémentaires devront cependant encore être établis pour chacun des plans particuliers d'aménagement. Ainsi pourrait-il être proposé que l'index net volume-plancher dans les agglomérations urbaines ne puisse pas dépasser 1,5, qu'il soit d'un maximum 1 pour les villes moyennes (de 100 000 à 50 000 habitants) et d'un maximum 0,5 pour les petites villes et villages moyens.

En ce qui concerne le problème de l'urbanisme linéaire deux points doivent être mis en évidence :

speelpleinen, 3 vierkante meter ten behoeve van sport- en spelweiden, 5 vierkante meter per inwoner ten behoeve van het nodige buurtgroen, voetgangersverbindingen en verkeersgroen. Gaat het over een stadsdeel waar hoofdzakelijk flatgebouwen voorkomen, dan dient het openbaar groen berekend te worden op 20 vierkante meter per inwoner.

Gebeurlijk kan een ander deelfacet van het gemeentelijk plan van aanleg zijn de aanduiding van de gedeelten die in aanmerking komen voor stadskernvernieuwing met gebeurlijk reglementeringen in verband met de maatregelen die moeten worden genomen.

De reglementerende kracht van het A. P. A. is uiteraard bindend en verordenend, zoals de gewestplannen. De enige consequenties voor de particulier zijn dat het algemeen plan van aanleg meer gedetailleerd kan zijn inzake afbakening van de zones en andere reglementeringen hieromtrent kan bevatten. De reglementerende kracht van het gemeentelijk A. P. A. vooral betreft voorstel de bindingen tussen de besturen onderling. Inderdaad was het voor de gemeente, bij gebrek aan enige richtlijnen, zeer moeilijk om algemene plannen van aanleg op te maken, de steunend op een eenvoudige beleidslijn.

Anderzijds zijn de bepalingen van het algemeen plan van aanleg niet onmiddellijk toepasselijk voor de beoordeling van bouwaanvragen en verkavelingsaanvragen, een activiteit die nochtans het grootste gedeelte van de stedenbouwkundige afhandeling in beslag neemt. Belangrijk is dat deze bepalingen aan de basis liggen van de verdere uitwerking van het gemeentelijk bijzonder plan van aanleg.

B. Het gemeentelijk bijzonder plan van aanleg.

Wat de vorm betreft hoeven geen belangrijke wijzigingen in de thans geldende opvattingen van het bijzonder plan van aanleg te worden aangebracht. Enkel moet worden gestreefd naar een eenheid in voorstelling en legende. Hiervan heeft het Bestuur van de Stedebouw reeds werk gemaakt.

Inzake inhoud zullen echter de bijzondere plannen van aanleg richtlijnen dienen te halen uit het algemeen plan van aanleg. Meer bepaald kunnen nu de cijfers zoals reglementair vastgelegd in het algemeen plan van aanleg inzake de bebouwingsdichtheid en de bouwhoogte verder worden toegepast om uiteindelijk te komen tot een reglement dat slaat op alle individuele percelen in het bijzonder plan van aanleg. Op die wijze zal men voor elk perceel precies kunnen bepalen wat toegelaten is en wat niet, opvatting die thans ook reeds doorgedreven is in de huidige bijzondere plannen van aanleg, met dit verschil dat zij wat de inhoud betreft als fragmentaire stukken werden opgevat.

De reglementering ter zake zal vooral betrekking hebben op die punten die momenteel als grote knelpunten in de bijzondere plannen van aanleg worden ervaren. Hier komt men dan terug op het probleem van de stedelijke bebouwing. Of men nu aan lijnrichtingsstedebouw doet, dan wel aan geïsoleerde hoge bouw, steeds moet de nettobebouwingsdichtheid van het perceel zo zijn, dat de in het algemeen plan van aanleg voor de betrokken buurtschap vooropgestelde criteria in acht werden genomen. Nochtans moeten per bijzonder plan van aanleg nog bijkomende reglementeringen worden vastgesteld. Zo kan worden voorgesteld dat de netto V/G/-index in stedelijke agglomeraties niet hoger mag zijn dan 1,5, voor middelgrote steden (van 100 000 tot 50 000 inwoners) maximum 1 en voor kleinere steden en middelgrote dorpen maximum 0,5).

Wat het probleem betreft van het bouwen in de lijnrichtingsstedebouw moeten twee punten worden vooropgesteld.

a) Il s'agit d'une rue existante dans laquelle une hauteur maximum de bâtisse sensiblement plus élevée a été autorisée ici et là en vertu de décisions antérieures. Dans ce cas, il s'agit manifestement de considérations en vertu desquelles cette construction en hauteur a été autorisée dans la rangée de maisons de la rue, mais qui peuvent être considérées comme périmées.

En effet, le principe essentiel doit être que l'établissement des plans du territoire et de l'agglomération urbaine doit être basé sur des considérations urbanistiques et qu'il faut faire abstraction des répercussions financières de celui-ci pour le maître de l'ouvrage. En effet, jusqu'à présent c'est le contraire qui s'est fait : on a toujours dû adapter les normes urbanistiques (hauteur de bâtisse maximale) aux prix des terrains. Le nombre d'étages a augmenté en fonction du prix de ceux-ci.

Dans ce cas la directive doit être :

- 1) que la hauteur de bâtisse ne peut pas dépasser la largeur de la rue;
- 2) que la densité nette d'occupation (index V/P) ne peut pas dépasser les normes fixées ci-dessus pour le quartier en question;
- 3) qu'au cas où cette hauteur maximale de bâtisse permettrait l'édification d'immeubles à appartements, le constructeur serait tenu d'aménager 20 m² d'espaces verts par habitant, soit sur son terrain (jardin), soit de passer avec la ville un accord stipulant qu'il versera un apport égal à 20 m² d'espaces verts aménagés par habitant. L'espace nécessaire aux parkings et aux garages n'entre pas en ligne de compte à cette occasion.

b) Il s'agit d'une rue, dans laquelle les anciennes maisons sont remplacées systématiquement par des constructions nouvelles qui dépassent la hauteur maximale prévue. Si cette rue s'est formée en bonne partie par des constructions nouvelles, il va de soi que la « règle d'harmonisation » sera appliquée, c'est-à-dire que la nouvelle hauteur maximale de bâtisse sera généralisée, mais que la condition des 20 m² de verdure par habitant sera cependant imposée pour les constructions nouvelles.

En ce que concerne la construction d'immeubles isolés, il y aura lieu, principalement de respecter :

- a) l'index V/P net, tel qu'il a été fixé ci-dessus;
- b) la hauteur des bâtisses qui sera fixée en fonction de l'environnement, en tenant compte de la vie privée des occupants des maisons voisines, de l'ombre projetée, du caractère général du quartier, etc...;
- c) la norme des 20 m² de verdure, abstraction faite de la superficie nécessaire en espaces de parking et de garage par habitant.

Mesure transitoire.

Il est compréhensible que la réglementation proposée ne peut être instaurée que si cette option est réalisée par des initiatives des villes et communes. Dès lors il est évident que l'on ne pourra pas disposer dès demain des instruments concrets qui permettront à l'Administration de l'Urbanisme et aux villes et communes de prendre une décision motivée, compte tenu des connaissances actuelles en matière d'aménagement urbaniste.

Bon nombre de problèmes surgiront encore avant que les options préconisées ci-dessous ne soient transposées dans la pratique, notamment le problème de l'élaboration des plans communaux d'aménagement, les problèmes y afférents tels que le subventionnement, les frais relatifs à la construction de maquettes, etc...

a) Het gaat om een bestaande straat waarin hier en daar door vroegere beslissingen een maximum-bouwhoogte werd toegelaten die merkkelijk hoger is. In dit geval gaat het blijkbaar om beschouwingen die aanleiding hebben gegeven tot het toestaan van deze hoogbouw in de straatrij die als voorbijgestreefd mogen worden beschouwd.

Als groot principe dient immers te worden vooropgesteld dat de planmatige uitbouw van het grondgebied en stedelijke bebouwing moeten stoelen op stedenbouwkundige beschouwingen en dat er abstractie kan worden gemaakt van de financiële weerslag ervan voor de bouwheer. Tot nu toe is het immers andersom geweest : men heeft de stedenbouwkundige normen (maximum-bouwhoogte) moeten aanpassen aan de prijzen van de grond. Naarmate de grondprijs steeg, werd het aantal bouwlagen steeds maar hoger.

In dit geval dient als richtlijn te worden gesteld :

- 1) de bouwhoogte mag niet hoger zijn dan de straatbreedte;
- 2) de nettobebouwingsdichtheid (V/G/-index) mag niet hoger zijn dan hierboven vooropgesteld voor de betrokken wijk;
- 3) indien door die maximum-bouwhoogte flatgebouwen tot stand komen dient de bouwheer twintig vierkante meter groen per inwoner aan te leggen, hetzij op het eigen terrein (ruin) hetzij door een overeenkomst te treffen met de stad waarbij hij een bijdrage zal storten die overeenkomt met 20 vierkante meter aangelegd groen per inwoner. Hierbij is niet in rekening gebracht de ruimte die nodig is voor het parkeren en stallen van wagens.

b) Het gaat om een straat waarin de oude huizen reeds systematisch zijn vervangen door nieuwe, met een maximum-bouwhoogte die niet beantwoordt aan de hierboven gestelde normen. Wanneer deze straat voor een groot gedeelte al door nieuwbouw tot stand is gekomen, ligt het voor de hand hier de « opvullingsregel » toe te passen, dit wil zeggen dat men de maximum-bouwhoogte in nieuwbouw, die reeds overwegend bestaat zal doortrekken, maar dat men dan voor de nieuwbouw toch de eis zal opleggen van 20 vierkante meter groen per inwoner.

Wat de bebouwing betreft in de vorm van geïsoleerde blokken dienen voornamelijk in acht te worden genomen :

- a) de netto V/G/-index, zoals hierboven bepaald;
- b) de bouwhoogte die zal worden vastgesteld op grond van de omgeving, hierbij rekening houdend met de privacy voor de omliggende woningen, de schaduwslag, het algemeen karakter van de wijk en zo meer;
- c) de norm van 20 vierkante meter groen, afzonderlijk van de nodige oppervlakte voor parkeer- en garageruimte per inwoner.

Overgangsmaatregel.

Het is begrijpelijk dat deze vooropgestelde reglementering slechts kan doorgevoerd worden indien deze beleidsoptie wordt doorgevoerd door initiatieven van de gemeenten en de steden. Uiteraard zal men dus niet onmiddellijk kunnen beschikken over de concrete instrumenten die het Bestuur van de Stedebouw en de gemeenten en de steden moeten toelaten, rekening gehouden met de huidige kennis van zaken inzake de stedenbouwkundige uitbouw, een gefundeerd oordeel te vellen.

Tal van materiële problemen zullen zich stellen alvorens de hierboven gestelde beleidsopties in de praktijk kunnen worden doorgevoerd, met name het probleem van het opmaken van de gemeentelijke plannen van aanleg, de daarbij horende problemen van de subsidiëring, de kosten in verband met het maken van maquettes en zo meer.

Dans l'attente de tels instruments de gestion, les normes énoncées ci-dessus peuvent déjà être appliquées immédiatement aux demandes de permis de bâtir individuelles :

a) lorsqu'il s'agit de constructions d'immeubles isolés, les normes énoncées ci-dessus peuvent être appliquées immédiatement;

b) lorsqu'il s'agit de maisons alignées :

1) en cas de construction nouvelle dans une rue ancienne où il n'y a pas — ou alors peu — de constructions nouvelles, on peut se limiter aux volumes existants : par exemple, d'anciennes maisons de maître peuvent être remplacées par des constructions nouvelles, à la condition de respecter la densité de construction imposée;

2) dans le cas d'une parcelle comprise dans une rue dans laquelle les constructions nouvelles sont majoritaires et qui est presque construite en entier, il est permis d'appliquer le principe du remplissage et de faire construire conformément à la hauteur maximale en vigueur pour les bâtisses.

Restera subordonnée aux possibilités de réaliser les options politiques, l'applicabilité dès à présent — ou non — de la norme imposée portant sur les 20 % d'espaces verts en cas de construction d'immeubles à appartements.

Dans certains cas particuliers, il pourra y avoir dépassement de la densité nette de construction, telle qu'elle est fixée ci-dessus, à condition que le maître de l'ouvrage libère, dans les environs, un autre terrain pouvant permettre l'aménagement d'une zone verte, de manière que la densité nette de construction calculée sur les deux terrains ne soit pas supérieure à celle qui est préconisée.

Collaboration des villes et communes.

Les options politiques précitées ne peuvent être mises à exécution que moyennant une étroite collaboration entre les villes et les communes, d'une part, et l'autorité supérieure, d'autre part. C'est pourquoi il a été demandé aux premières d'appliquer d'ores et déjà, de leur propre initiative, les normes évoquées ci-dessus, par le canal des plans communaux d'aménagement. Il conviendrait de fixer comme objectif la mise au point pour 1976, de ces plans (P. G. A.) pour les agglomérations d'Anvers et de Gand, ainsi que pour les grandes villes de Bruges, Courtrai, Ostende, Alost, Malines, Louvain et Hasselt. Pour les villes moyennes (30 000 habitants) et les villages moyens où se posent des problèmes en matière de constructions urbaines, le délai serait porté à 1977.

6. Résidences secondaires.

A. Problème.

Depuis longtemps déjà se constate une augmentation massive du nombre de résidences secondaires. De précieuses régions naturelles ont, de cette manière, subi un préjudice irréversible. Il a été prétendu qu'il existerait 100 000 constructions édifiées en infraction. Cet accroissement est, sans aucun doute, dû en grande partie à l'attitude accommodante de certaines administrations communales.

Les intentions étant actuellement d'obtenir un meilleur aménagement du territoire par le biais des plans de secteur, il est évidemment apparu nécessaire et indiqué de résoudre simultanément le problème des résidences de week-end, plus particulièrement dans le cadre de l'élaboration des plans de secteur devant être arrêtés définitivement par arrêté royal.

In afwachting van deze beleidsinstrumenten kunnen de bovenvermelde normen reeds onmiddellijk gelden voor individuele bouwaanvragen :

a) Wanneer het gaat over bebouwing op individuele blokken kunnen de bovengestelde normen onmiddellijk worden toegepast;

b) Wanneer het gaat over lijnrichtingstedebouw :

1) in geval van nieuwbouw in een oude straat, waarin nog geen of weinig nieuwbouw aanwezig is, dan kan men zich beperken tot de bestaande volumes. Bij voorbeeld oude herenhuizen mogen vervangen worden door moderne bouw, maar met nauwneming van de opgelegde bebouwingsdichtheid;

2) in geval van een perceel in een straat, waar reeds overwegend nieuwbouw aanwezig is; en die praktisch volgebouwd is, kan men het principe van opvulling toepassen en kan men laten bouwen overeenkomstig de bestaande maximum-bouwhoogte.

Het zal van de haalbaarheid van de beleidsopties afhangen of men de gestelde norm van de 20 procent groen, in geval van flatbouw, ook nu reeds onmiddellijk toepasselijk kan maken.

In sommige bijzondere gevallen kan de nettobouwingsdichtheid, zoals hierboven bepaald, overschreden worden op voorwaarde dat de bouwheer in de omgeving een ander terrein vrijmaakt, waarop een groene zone zou kunnen worden aangelegd, zodanig dat de nettobebouwingsdichtheid uiterekend op beide terreinen samen niet hoger wordt dan vooropgesteld.

Medewerking van steden en gemeenten.

Bovenvermelde beleidsopties kunnen maar uitgevoerd worden in nauwe samenwerking tussen steden en gemeenten enerzijds en de hogere overheid anderzijds. Daarom wordt een oproep gedaan om reeds uit eigen beweging de hierboven geschetste normen toe te passen via de gemeentelijke plannen van aanleg. Als doel zou moeten worden gesteld dat de agglomeraties Antwerpen en Gent, alsmede de grote steden Brugge, Kortrijk, Oostende, Aalst, Mechelen, Leuven, Hasselt, deze plannen zouden klaarmaken (A. P. A.) tegen 1976. De middelgrote steden (30 000 inwoners) en de middelgrote dorpen waar zich problemen stellen in verband met de stedelijke bebouwing zouden hiermee klaar moeten zijn tegen 1977.

6. Weekendverblijven.

A. Probleemstelling.

Sedert geruime tijd werd geconstateerd dat het aantal weekendverblijven massaal toenam. Ook waardevolle natuurgebieden werden op deze wijze onherroepelijk aangetast. Beweerd werd dat er 100 000 in overtreding opgerichte constructies zouden bestaan. Deze toename was voorzeker in grote mate te wijten aan de lakse houding van bepaalde gemeentebesturen.

Wanneer men thans via de gewestplannen tot een betere ruimtelijke ordening wenst te komen, leek het uiteraard noodzakelijk en aangewezen om tegelijkertijd voor het probleem van de weekendverblijven een oplossing te vinden, meer in het bijzonder in het kader van het opmaken van de bij koninklijk besluit definitief vast te leggen gewestplannen.

B. Acte de régularisation.

1. Inventaire.

En première instance, le Secrétariat d'Etat à l'Aménagement du Territoire devait disposer d'un inventaire lui permettant de se faire une idée exacte du nombre des résidences de week-end et de l'implantation de celles-ci. C'est pourquoi un « avis aux propriétaires de résidences de week-end érigées sans autorisation » a été publié au *Moniteur belge* du 13 septembre 1974. Il était demandé à ces propriétaires de se faire connaître, avant le 1^{er} novembre, à l'aide d'un formulaire spécial de renseignements, à l'administration communale du lieu où la résidence était édifée. A ce formulaire, ils devaient joindre deux photographies donnant une image bien nette de la résidence de week-end, un plan d'implantation et un plan de situation. Cela devait permettre de constituer un dossier complet pour chaque résidence de week-end pour laquelle avait été introduite une demande de régularisation.

Chaque commune avait pour instruction de faire figurer sur une carte toutes les résidences de week-end qui lui avaient été déclarées. Elle devait y faire figurer également, mais dans une autre couleur, les résidences connues comme telles par l'administration communale mais pour lesquelles aucune demande n'avait été introduite. Sur cette carte, la commune devait indiquer quelles résidences de week-end et quelle(s) zone(s) entraînent, selon elle, en ligne de compte pour une régularisation.

Le dossier complet devait être transmis par la commune à l'Administration centrale de l'Urbanisme, à Bruxelles :

- pour les communes dans lesquelles le nombre de demandes était inférieur à 100 : avant le 1^{er} décembre 1974;
- pour les communes dans lesquelles le nombre de demandes était inférieur à 500 : avant le 1^{er} janvier 1975;
- pour les communes dans lesquelles le nombre de demandes était supérieur à 500 : avant le 1^{er} février 1975.

Nous disposons à l'heure actuelle d'un inventaire presque complet portant sur 898 communes sur un total de 906, c'est-à-dire sur 99,1 % d'entre elles.

Dans ces 898 communes ont été introduites 19 358 demandes de régularisation. Le nombre des résidences de week-end pour lesquelles aucune demande n'a été introduite est de 4 347. On peut en inférer qu'il y a, au total, environ 19 351 résidences de week-end pour lesquelles une demande de régularisation a été introduite et environ 4 386 résidences de week-end n'ayant fait l'objet d'aucune demande de régularisation.

Par province, la situation se présente comme suit :

Anvers : 143 communes, 10 389 demandes de régularisation, 1 444 sans demande.

Brabant : 199 communes, 2 178 demandes de régularisation, 978 sans demande.

Limbourg : 134 communes, 2 169 demandes de régularisation, 570 sans demande.

Flandre orientale : 241 communes, 2 552 demandes de régularisation, 594 sans demande.

Flandre occidentale : 181 communes, 1 270 demandes de régularisation, 761 sans demande.

Il est évident que les chiffres jadis cités concernant le nombre de résidences de week-end étaient par trop élevés. A l'heure actuelle, il est permis d'affirmer qu'en Flandre, quelque 24 000 résidences de week-end ont été érigées sans autorisation.

B. Regularisatieakte.

1. Inventaris.

In eerste instantie diende het Staatssecretariaat voor Ruimtelijke Ordening te beschikken over een inventaris om een juist idee te hebben van het aantal weekendverblijven en de situering ervan. Daarom verscheen in het *Belgisch Staatsblad* van 13 september 1974 een « Bericht voor de eigenaars van alle in overtreding opgerichte weekendverblijven ». Hen werd gevraagd zich vóór 1 november 1974 via een speciaal daartoe bestemd inlichtingsformulier kenbaar te maken bij het gemeentebestuur van de plaats waar de constructie gevestigd was. Samen met dit formulier dienden eveneens twee duidelijke foto's van het weekendverblijf en een plaatsings- en situeringsplan te worden verstrekt. Zodoende kon voor elk weekendverblijf waarvoor een regularisatieaanvraag werd ingediend een volledig dossier worden samengesteld.

Elke gemeente diende al de weekendverblijven die bij haar werden aangegeven in kaart te brengen en eveneens, maar in een andere kleur, de constructies die het gemeentebestuur bekend waren maar waarvoor geen aanvraag werd ingediend. Op deze kaart moet de gemeente aanduiden welke weekendverblijven en welke zone(s) er volgens haar in aanmerking kwamen voor regularisatie.

Het volledige dossier diende door de gemeente overgemaakt te worden aan het Hoofdbestuur van de Stedebouw te Brussel :

- voor de gemeenten met minder dan 100 aanvragen : vóór 1 december 1974;
- voor de gemeenten met minder dan 500 aanvragen : vóór 1 januari 1975;
- voor de gemeenten met meer dan 500 aanvragen : vóór 1 februari 1975.

Op dit ogenblik beschikt het bestuur over een bijna volledige inventaris, nl. 898 gemeenten op 906, d.i. 99,1 %.

In die 898 gemeenten werden 19 358 regularisatieaanvragen ingediend. Er zijn 4 347 weekendverblijven waarvoor geen aanvraag werd ingediend. Dit zou betekenen dat er in totaal ongeveer 19 351 weekendverblijven zijn waarvoor een regularisatieaanvraag werd ingediend en ongeveer 4 386 weekendverblijven zonder aanvraag.

Per provincie ziet de toestand er als volgt uit :

Antwerpen : 143 gemeenten, 10 389 regularisatieaanvragen, 1 444 zonder aanvraag.

Brabant : 199 gemeenten, 2 178 regularisatieaanvragen, 978 zonder aanvraag.

Limburg : 134 gemeenten, 2 169 regularisatieaanvragen, 570 zonder aanvraag.

Oost-Vlaanderen : 241 gemeenten, 2 552 regularisatieaanvragen, 594 zonder aanvraag.

West-Vlaanderen : 181 gemeenten, 1 270 regularisatieaanvragen, 761 zonder aanvraag.

Het is duidelijk dat de destijds geciteerde cijfers betreffende het mogelijke aantal weekendverblijven te hoog waren. Thans kan men beweren dat er in Vlaanderen ongeveer 24 000 weekendverblijven in overtreding werden opgericht.

2. *Délimitation des zones.*

Il sera examiné, par plan de secteur, quelles communes pourraient éventuellement être prises en considération pour une zone de seconde résidence. Ces zones seront alors inscrites dans le plan de secteur avant d'être fixées par arrêté royal.

Cela signifie que seront effectuées en premier lieu les adaptations des plans de secteur de Malines, Furnes-Westkust et Ostende-Middenkust. Pour ces plans de secteur, on attend en effet l'arrêté royal au cours des mois mai, juin ou juillet 1975.

3. *Exécution.*

Les résidences de week-end construites dans une zone naturelle de valeur doivent de toute façon disparaître (à court ou à plus long terme), en tenant compte de la nature de la construction et des décisions judiciaires. Dans les zones admises comme zones de seconde résidence, des parcelles seront réservées aux constructions qui doivent disparaître ailleurs. Pour les constructions situées dans une zone suffisamment étendue et pour lesquelles l'établissement d'un P. P. A. ou d'un plan de lotissement se justifie, la procédure transactionnelle peut être appliquée.

C. *Conclusion.*

La collaboration active et positive de la plupart des administrations communales autorise l'optimisme pour l'avenir. Si les administrations communales contrôlent régulièrement les opérations de construction et réagissent immédiatement contre la construction illégale d'une résidence secondaire, leur attitude, justifiée du point de vue urbanistique, pourra enrayer la croissance sauvage du phénomène de la seconde résidence.

DEUXIEME PARTIE.

POLITIQUE DU LOGEMENT.

En vertu de la loi du 1^{er} août 1974 portant création des institutions régionales, des budgets distincts pour chaque région ont été établis pour la première fois pour l'année budgétaire 1975. Cette innovation budgétaire permet à chaque région d'élaborer sa propre politique au niveau des matières « régionalisées ».

Pour ce qui concerne le logement, l'octroi de crédits aux organismes de logement a été, dans le cadre du budget pour la Flandre, fixé comme suit :

Société nationale du Logement	6 454,2 millions F
Société nationale terrienne	2 100,0 millions F
Fonds du Logement de la Ligue des Familles nombreuses	960,0 millions F
	9 514,2 millions F

Lorsqu'on considère que, parmi les crédits qui ont été attribués à ces institutions en 1974, 5 888,9 millions de francs ont été affectés en Flandre, on constate une augmentation de crédits de 60 % pour 1975.

Cet effort s'est encore accru en 1975 par le transfert d'un crédit de 2 milliards de francs du « Fonds d'Expansion

2. *Afbakening van zones.*

Per gewestplan zal thans worden nagegaan welke gemeenten eventueel in aanmerking kunnen komen voor een weekendzone. Deze zones zullen dan in het gewestplan worden opgenomen alvorens ze bij koninklijk besluit zullen vastgelegd worden.

Dit betekent dat in de eerste plaats de aanpassingen zullen gebeuren voor de gewestplannen Mechelen, Veurne-Westkust en Oostende-Middenkust. Voor deze gewestplannen verwacht men het koninklijk besluit immers in de maanden mei-juni-juli 1975.

3. *Uitvoering.*

Weekendverblijven die opgericht werden in een waardevolle natuurzone moeten alleszins verdwijnen (op korte of langere termijn), rekening houdend met de aard van de constructie en de gerechtelijke uitspraken. In aanvaarde weekendzones zullen percelen vrijgehouden worden voor constructies die elders dienen te verdwijnen. Voor constructies die binnen een voldoende grote zone liggen en waarvoor het verantwoord is een B. P. A. of een verkavelingsplan te laten opmaken, kan de transactieprocedure worden toegepast.

C. *Besluit.*

De actieve en positieve medewerking van de meeste gemeentebesturen stemt optimistisch voor de toekomst. Wanneer de gemeentebesturen geregeld toezicht houden op de bouwverrichtingen en onmiddellijk optreden tegen de illegale oprichting van weekendverblijven zal deze planologisch verantwoorde aanpak de ongebreidelde groei van de weekendhuizen kunnen indijken en opvangen.

TWEDE DEEL.

HUISVESTINGSBELEID.

Op grond van de wet van 1 augustus 1974 tot oprichting van gewestelijke instellingen werden voor de eerste maal voor het begrotingsjaar 1975 afzonderlijke begrotingen opgesteld voor elk gewest. Deze budgettaire innovatie maakt het mogelijk in ieder gewest een eigen beleid uit te werken op het vlak van de « geregionaliseerde » materies.

Wat de huisvesting betreft werd in het kader van die begroting voor Vlaanderen de kredietverlening aan de huisvestingsinstellingen vastgelegd als volgt :

Nationale Maatschappij voor de Huisvesting	6 454,2 miljoen F
Nationale Landmaatschappij	2 100,0 miljoen F
Woningfonds van de Bond de Kroostrijke Gezinnen	960,0 miljoen F
	9 514,2 miljoen F

Wanneer men weet dat van de kredieten die in 1974 aan deze instellingen werden toegewezen 5 888,9 miljoen F werden besteed in Vlaanderen, dan stelt men voor 1975 een kredietverhoging vast van 60 %.

Deze inspanning voor 1975 werd nog opgedreven door de overheveling van een krediet van 2 miljard F van het

économique et de Reconversion régionale » au secteur du logement.

De surcroît, sur ces 2 milliards de francs 990 millions de francs et 250 millions de francs ont été attribués, respectivement, à la Société nationale du Logement et à la Société nationale terrienne, si bien que le plafond global des investissements de ces institutions a dépassé les 10 milliards de francs, et ce pour la seule Flandre :

	1975
S. N. L.	7 444,2 millions F
S. N. T.	2 350,0 millions F
Fonds du Logement	960,0 millions F
	10 754,2 millions F

Cela représente une augmentation de plus de 80 % par rapport à 1974, ce qui a valu aux deux sociétés nationales d'obtenir les résultats suivants en Flandre pour l'année 1975 :

— Société nationale du Logement :

construction de 5 477 habitations de location, contre 3 266 en 1974;
construction de 1 736 habitations BA2, contre 937 en 1974.

— Société nationale terrienne :

construction de 1 377 petites propriétés terriennes, contre 874 en 1974;
financement de 768 opérations individuelles, contre 429 en 1974.

Pour 1976, les crédits de logement pour la Flandre seront à nouveau stimulés de manière importante. En effet, le plafond d'investissements des différentes institutions a été fixé comme suit :

S. N. L.	7 617,0 millions F
S. N. T.	2 488,0 millions F
Fonds du Logement	1 200,0 millions F

au total 11 305,0 millions F,
soit 550 millions de francs de plus que le plafond 1975, majoré des 1 240 millions de francs transférés de l'Economie régionale.

Il convient, à cette occasion, d'attirer l'attention sur le relèvement du plafond d'investissements du Fonds du logement de la Ligue des Familles nombreuses, qui peut désormais, en vertu de l'arrêté royal du 19 novembre 1975, octroyer également des prêts assortis de la garantie de l'Etat aux ménages de 3 enfants (auparavant uniquement aux ménages comptant 4 enfants). Il y a lieu de mentionner également que les crédits destinés au Fonds Brunfaut ont été portés de 1 227,4 millions de francs en 1975 à 1 472,0 millions de francs en 1976.

* * *

« Fonds voor Economische Expansie en Regionale Reconvertie » naar de sector Huisvesting.

Van deze 2 miljard F werden nog eens 990 miljoen F en 250 miljoen F ter beschikking gesteld van respectievelijk de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting en de Nationale Landmaatschappij, zodat het globaal investeringsplafond van genoemde instellingen opliep tot meer dan 10 miljard F voor Vlaanderen alleen :

	1975
N. M. H.	7 444,2 miljoen F
N. L. M.	2 350,0 miljoen F
Woningfonds	960,0 miljoen F
	10 754,2 miljoen F

Dit betekent een verhoging van meer dan 80 % ten opzichte van 1974; de beide Nationale Maatschappijen hebben hiermede in 1975 in Vlaanderen volgende resultaten kunnen behalen :

— Nationale Maatschappij voor de Huisvesting :

bouw van 5 477 huurwoningen, tegenover 3 266 in 1974;
bouw van 1 736 BA2-woningen, tegenover 937 in 1974.

— Nationale Landmaatschappij :

bouw van 1 377 kleine landeigendommen, tegenover 874 in 1974;
financiering van 768 individuele verrichtingen, tegenover 429 in 1974.

Voor 1976 zullen de huisvestingskredieten voor Vlaanderen opnieuw een belangrijke impuls krijgen. Het investeringsplafond van de onderscheiden instellingen werd inderdaad vastgesteld als volgt :

N. M. H.	7 617,0 miljoen F
N. L. M.	2 488,0 miljoen F
Woningfonds	1 200,0 miljoen F

totaal 11 305,0 miljoen F
d.i. nog 550 miljoen F meer dan het plafond 1975 verhoogd met het bedrag van 1 240 miljoen F dat werd overgeheveld van Streekeconomie.

Hierbij moet inzonderheid worden gewezen op de verhoging van het investeringsplafond van het Woningfonds van de Bond der Kroostrijke Gezinnen, dat ingevolge het koninklijk besluit van 19 november 1975 voortaan ook leningen onder Staatswaarborg kan toestaan aan de gezinnen met 3 kinderen (voorheen 4 kinderen). Ook zij nog vermeld dat de kredieten voor het zogeheten Fonds Brunfaut worden verhoogd van 1 227,4 miljoen F in 1975 tot 1 472,0 miljoen F in 1976.

* * *

Ainsi qu'il a déjà été indiqué, un crédit de 2 milliards de francs a été transféré de l'Economie régionale au Logement, dont 1 240 millions de francs ont été attribués aux sociétés nationales.

Ce crédit a ensuite reçu les affectations suivantes :

- 100 millions de francs pour l'organisation d'un Fonds foncier destiné à doter les organismes publics et leurs associations des fonds nécessaires dans le cadre d'une politique foncière sociale;
- 600 millions de francs pour la majoration de la prime à la construction;
- 60 millions de francs pour le doublement de la prime d'assainissement.

Les dernières mesures citées, à savoir la majoration des primes à la construction et des primes d'assainissement, constituaient d'ailleurs, conjointement avec l'arrêté royal portant les modalités d'exécution du Fonds Brunfaut élargi, les premiers exposants de la politique de logement « régionalisée ».

Les tableaux ci-après, qui indiquent l'évolution des demandes de primes à la construction et de primes d'assainissement, démontrent clairement combien ces nouvelles mesures — qui sont en vigueur depuis le 1^{er} septembre 1975 — ont déjà été profitables à la Flandre :

TABLEAU 1.

Demandes de primes à la construction.

Mois	1974		1975	
	Région flamande	Le Royaume	Région flamande	Le Royaume
Janvier ...	521	744	611	834
Février ...	674	948	711	965
Mars ...	890	1 184	801	1 071
Avril ...	1 027	1 414	996	1 400
Mai ...	1 060	1 335	794	983
Juin ...	1 850	2 528	1 392	1 895
Total 30.6 ...	6 022	8 153	5 295	7 148
Juillet ...	1 280	1 717	748	1 079
Août ...	1 016	1 338	615	974
Septembre ...	1 377	1 924	1 355	1 677
Octobre ...	1 323	1 825	1 516	1 978
Novembre ...	1 314	1 774	1 720	2 153
Décembre ...	2 714	3 594	4 900	6 013
Total ...	15 046	20 325	16 149	21 022

Le retard par rapport à 1974 s'est ainsi trouvé entièrement comblé au cours des trois derniers mois de 1975. De plus, c'est surtout en Flandre que la majoration temporaire

Zoals reeds uiteengezet werd een krediet van 2 miljard F overgeheveld van Streekeconomie naar Huisvesting, waarvan 1 240 miljoen F werd toegewezen aan de Nationale Maatschappijen.

Dit krediet terug voorts volgens de bestemming :

- 100 miljoen F voor de inrichting van een Grondfonds, bedoeld om in het kader van een sociaal grondbeleid de nodige fondsen ter beschikking te stellen van de openbare instellingen en verenigingen ervan;
- 600 miljoen F voor de verhoging van de bouwpremie;
- 60 miljoen F voor de verdubbeling van de saneringspremie.

Laatstgenoemde maatregelen, met name de verhoging van de bouw- en van de saneringspremie, waren trouwens samen met het koninklijk besluit houdende de uitvoeringsmodaliteiten van het verruimd Fonds Brunfaut, de eerste exponenten van het « geregionaliseerde » huisvestingsbeleid.

Wat deze nieuwe maatregelen — van kracht sinds 1 september 1975 — voor Vlaanderen reeds hebben betekend moge blijken uit de hiernavolgende tabellen die de evolutie van de bouw- en saneringspremieaanvragen weergeven :

TABEL 1.

Bouwpremieaanvragen.

Maand	1974		1975	
	Vlaams gewest	Het Rijk	Vlaams gewest	Het Rijk
Januari ...	521	744	611	834
Februari ...	674	948	711	965
Maart ...	890	1 184	801	1 071
April ...	1 027	1 414	996	1 400
Mei ...	1 060	1 335	794	983
Juni ...	1 850	2 528	1 392	1 895
Totaal 30.6 ...	6 022	8 153	5 295	7 148
Juli ...	1 280	1 717	748	1 079
Augustus ...	1 016	1 338	615	974
September ...	1 377	1 924	1 355	1 677
Oktober ...	1 323	1 825	1 516	1 978
November ...	1 314	1 774	1 720	2 153
December ...	2 714	3 594	4 900	6 013
Totaal ...	15 046	20 325	16 149	21 022

De achterstand tegenover 1974 werd aldus tijdens de laatste drie maanden van 1975 nog volledig ingelopen. En vooral in Vlaanderen heeft de tijdelijke verhoging van

de la prime à la construction (cette majoration de 60 000 F à 80 000 F s'applique pour la période du 1^{er} septembre 1975 au 29 février 1976) a marqué un tournant assez important, ainsi qu'il ressort de l'évolution des moyennes mensuelles des demandes :

*Moyenne mensuelle
du nombre de demandes de primes en Flandre.*

	1975	1974
— 8 premiers mois (avant l'arrêté royal du 1 ^{er} septembre 1975)	832 : (1 039)	
— période septembre-décembre	2 373 : (1 682)	
— sur toute l'année	1 346 : (1 255)	

TABLEAU 2.

Demandes de primes d'assainissement.

Mois	1974		1975	
	Région flamande	Le Royaume	Région flamande	Le Royaume
Janvier	72	157	166	247
Février	118	204	133	252
Mars	172	313	206	324
Avril	204	295	170	311
Mai	169	287	178	296
Juin	101	203	167	274
Total 30.6 ...	836	1 459	1 020	1 704
Juillet	172	309	154	268
Août	110	187	82	146
Septembre ...	125	197	203	311
Octobre ...	103	181	239	502
Novembre ...	111	181	152	275
Décembre ...	88	204	285	586
Total	1 545	2 718	2 135	3 792

Ici également, le tournant pris paraît favorable, encore que dans des proportions moindres que pour la prime à la construction.

*Moyennes mensuelles.
Flandre — Répercussion des mesures 1975 (1/9).*

	1974	1975
Période janvier-août	140	157
Période septembre-décembre	107	220
Sur toute l'année	129	178

* * *

Si les mesures précitées au niveau des primes à la construction et des primes d'assainissement s'adressaient avant tout à l'initiative privée, les mesures qui seront publiées incessamment au *Moniteur belge* auront trait, elles, aux activités du secteur public, notamment au niveau de la construction de logements sociaux et de la « pénétrabilité » de l'offre de terrains à bâtir.

de bouwpremie (deze verhoging van 60 000 F tot 80 000 F geldt voor de periode van 1 september 1975 tot 29 februari 1976) een vrije belangrijke kentering teweeggebracht. Dit blijkt uit de evolutie van de maandgemiddelden der aanvragen :

*Maandgemiddelde
van het aantal premieaanvragen in Vlaanderen.*

	1975	1974
— 8 eerste maanden (vóór het koninklijk besluit van 1 september 1975)	832 : (1 039)	
— periode september-december	2 373 : (1 682)	
— gans het jaar	1 346 : (1 255)	

TABEL 2.

Saneringspremie aanvragen.

Maand	1974		1975	
	Vlaams gewest	Het Rijk	Vlaams gewest	Het Rijk
Januari	72	157	166	247
Februari	118	204	133	252
Maart	172	313	206	324
April	204	295	170	311
Mei	169	287	178	296
Juni	101	203	167	274
Totaal 30.6 ...	836	1 459	1 020	1 704
Juli	172	309	154	268
Augustus ...	110	187	82	146
September ...	125	197	203	311
October ...	103	181	239	502
November ...	111	181	152	275
December ...	88	204	285	586
Totaal	1 545	2 718	2 135	3 792

Ook hier is een gunstige kentering waar te nemen zij het minder uitgesproken dan voor de bouwpremie.

*Maandgemiddelden.
Vlaanderen — Weerslag van de maatregelen 1975 (1/9).*

	1974	1975
Periode januari-augustus	140	157
Periode september-december	107	220
Gans het jaar	129	178

* * *

Terwijl voornoemde maatregelen op het vlak van de bouw- en saneringspremie afgestemd waren op het particulier initiatief, zullen de maatregelen die zeer binnenkort in het *Belgisch Staatsblad* zullen verschijnen betrekking hebben op de activiteiten van de openbare sector, namelijk op het vlak van de sociale woningbouw en van de doorzichtigheid van het aanbod aan bouwgronden.

Primes à l'achat.

La procédure en vue de la publication de l'arrêté royal portant modification, pour la Flandre, de la réglementation en matière de primes d'achat a déjà été entamée, tant et si bien que le nouveau système entrera en vigueur à très bref délai.

Par analogie avec la réglementation en matière de primes à la construction, un certain nombre de dispositions vieilles ou plus guère appliquées ne seront plus reprises dans le nouvel arrêté royal relatif à la prime à l'achat. Par la même occasion, un stimulant a été incorporé à l'effet d'activer la revalorisation souhaitée du patrimoine immobilier.

Nous nous référons à cet égard à la portée de la nouvelle réglementation, telle qu'elle est énoncée ci-après :

1) Jusqu'ici, la prime à l'achat ne pouvait être accordée que pour les habitations qui ont été ou seront construites pour le compte des entreprises de construction poursuivant un but d'utilité publique, des communes, des associations intercommunales ou des commissions d'assistance publique.

En vertu du nouvel arrêté, l'octroi de cette prime sera dorénavant étendu aux logements appartenant aux institutions précitées.

Il est évident que cette définition nouvelle s'imposait, notamment dans une perspective d'avenir.

En effet, il est raisonnablement permis d'escompter que le secteur public sera de plus en plus associé à une politique assez généralement préconisée et orientée vers la revalorisation du patrimoine immobilier, notamment des centres urbains.

Or, cette nouvelle disposition permettra aux acquéreurs d'habitations rénovées appartenant aux institutions susmentionnées de pouvoir prétendre au bénéfice de la prime à l'achat, que ces habitations rénovées soient ou non construites pour le compte de ces institutions.

Il est évident que le Ministre compétent jugera si ces habitations sont vraiment valables; cette appréciation ministérielle sera désormais requise pour :

— les habitations des sociétés nationales ou de leurs sociétés agréées, habitations n'ayant pas été bâties pour leur compte;

— les habitations des communes, associations intercommunales et commissions d'assistance publique, habitations ayant été bâties avant le 10 mai 1940.

2) Tout comme pour l'octroi des primes à la construction, le délai de quatre ans que les jeunes mariés peuvent invoquer pour la prise en considération de leurs revenus est porté à six ans en vue de réaliser l'uniformité des diverses réglementations.

3) La réglementation actuelle dispose que le prix de vente des habitations doit être fixé sur l'avis du receveur de l'enregistrement, à moins que l'achat ne porte sur une habitation qui a été bâtie pendant la période de trois ans qui précède la proposition de vente introduite par l'organisme vendeur. Cette période de trois ans sera ramenée à deux ans.

Pendant une période transitoire de trois mois, la réglementation actuelle sera encore appliquée aux propositions de vente qui sont en cours d'examen.

Kooppremie.

De procedure voor de bekendmaking van het koninklijk besluit houdende wijziging — voor Vlaanderen — van de kooppremiereglementering werd reeds aangevat, zodat de nieuwe regeling zeer binnenkort van kracht zal worden.

Naar analogie met de bouwpremiereglementering zullen een aantal voorbijgestreefde of vrijwel niet meer toegepaste bepalingen niet meer voorkomen in het nieuwe koninklijk besluit betreffende de kooppremie. Bovendien werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om in het nieuwe besluit een stimulant in te bouwen die verse aard is het woningpatrimonium te activeren.

Een en ander blijkt uit de hiernavolgende draagwijdte van de nieuwe reglementering.

1) Tot nog toe kon de kooppremie alleen worden verleend voor woningen die « gebouwd werden of zullen gebouwd worden voor rekening van » de bouwmaatschappijen tot nut van het algemeen, de gemeenten, de intercommunale verenigingen of de commissies van openbare onderstand.

Volgens het nieuwe besluit zal het voortaan gaan om woningen toebehorend aan de voormelde instellingen.

Deze nieuwe omschrijving drong zich ongetwijfeld op, inzonderheid met het oog op de toekomst.

Redelijkerwijze mag immers worden verwacht dat de openbare sector hoe langer hoe meer zal worden ingeschakeld in een vrij algemeen vooropgesteld beleid dat gericht is op de herwaardering van het woningpatrimonium, inzonderheid van de stadskernen.

Welnu, dank zij de nieuwe bepaling, zullen de kopers van gerenoveerde woningen toebehorend aan de genoemde instellingen kunnen aanspraak maken op het voordeel der kooppremie, ongeacht of die gerenoveerde woningen al dan niet voor rekening van die instellingen werden gebouwd. Over de volwaardigheid van deze woningen zal uiteraard worden geoordeeld door de bevoegde Minister. Deze beoordeling zal voortaan vereist zijn voor :

— de woningen van de Nationale Maatschappijen of van hun erkende vennootschappen, die niet voor hun rekening werden gebouwd;

— de woningen van de gemeenten, intercommunales, en Commissies van openbare onderstand gebouwd vóór 10 mei 1940.

2) Net als voor de toekenning van bouwpremies en met het oog op de eenvormigheid der onderscheiden reglementeringen, wordt de termijn van 4 jaar waarop jonggehuwden zich kunnen beroepen met betrekking tot hun inkomen, op 6 jaar gebracht.

3) De huidige reglementering bepaalt dat de verkoopprijs van de woningen moet worden vastgesteld op advies van de ontvanger der registratie, tenzij de aankoop betrekking heeft op een woning die gebouwd werd tijdens de periode van drie jaar die het door de verkopende instelling ingediend voorstel tot verkoop voorafgaat. Deze driejarige periode zal tot twee jaar worden herleid.

Voor de in behandeling zijnde voorstellen tot verkoop zal nog tijdens een overgangsperiode van drie maanden de huidige reglementering worden toegepast.

4) Le régime du prêt complémentaire garanti et de la prime étalée n'est plus maintenu, comme c'est déjà le cas pour la prime à la construction. L'expérience a montré que l'intérêt pour ce régime est quasi inexistant.

5) D'autre part, les dispositions en matière de fixation du montant des primes sont considérablement simplifiées.

Le montant de la prime de base est dorénavant fixé à 32 500 F ou à 60 000 F, selon que la construction de l'habitation a été entamée avant ou après le 31 mars 1972.

6) La condition de résidence est élargie, en ce sens que le demandeur doit avoir sa résidence en Belgique depuis un an au moins à la date de la passation de l'acte d'achat (et non plus à la date de l'introduction de la demande).

Politique foncière.

L'adoption des plans de secteur est un pas important dans la voie d'une politique foncière fondée, étant donné que ces plans fixent l'affectation spécifique de tous les terrains.

Pour réaliser l'affectation prévue, une politique foncière opérationnelle est nécessaire; en ce qui concerne plus particulièrement le marché des terrains à bâtir, elle doit en particulier avoir pour objet de maîtriser le prix des terrains et de refréner la spéculation.

Inventaire des terrains à bâtir et des terrains des administrations et institutions publiques.

Le 16 septembre 1975, le Comité ministériel des Affaires flamandes a décidé de prendre certaines mesures qui peuvent être considérées comme l'amorce d'une politique sérieuse de maîtrise des prix. Le Comité ministériel a estimé que le prix élevé des terrains à bâtir résulte en partie du caractère impénétrable du marché, d'un sentiment réel de pénurie, d'un manque d'information et d'une offre plutôt occasionnelle.

Il est possible d'éliminer ces facteurs négatifs en dressant un inventaire des parcelles non bâties, c'est-à-dire en établissant en quelque sorte un registre foncier.

1) Inventaire des parcelles non bâties dans les lotissements approuvés.

Il est demandé à chaque commune de dresser, sur la base de tous les permis de lotir et de la matrice cadastrale, un inventaire des parcelles non bâties dans les lotissements approuvés.

Cet inventaire fournira des informations concernant, notamment, la division en zones indiquées dans le plan de secteur, la situation (par exemple en bordure d'une voirie équipée) et l'équipement, les indications de la matrice cadastrale, la nature de la construction autorisée, le nom et l'adresse des propriétaires, la mention obligatoire du prix de vente en ce qui concerne les parcelles appartenant à des administrations publiques, cette même mention facultative en ce qui concerne les propriétaires privés, etc...

Les administrations communales porteront également, de manière synoptique, sur carte les lotissements figurant à l'inventaire.

2) Inventaire des terrains qui sont la propriété des administrations et institutions publiques.

En vue de pouvoir définir une politique foncière efficace, il est de la plus haute importance, aussi bien pour la commune que pour les instances supracommunales, de disposer d'un relevé exact des propriétés foncières des administrations et institutions publiques.

4) Het stelsel van de gewaarborgde aanvullende lening en van de gespreide premie wordt — zoals voor de bouwpremie — niet langer in stand gehouden. De ervaring heeft geleerd dat er vrijwel geen belangstelling voor dat stelsel bestaat.

5) Voorts worden de bepalingen tot vaststelling van de premiebedragen merkelijk vereenvoudigd.

Het bedrag van de basispremie wordt voortaan vastgesteld op 32 500 F of op 60 000 F naargelang de bouw van de woning werd aangevat voor of na 31 maart 1972.

6) De verblijfsvoorwaarde wordt verruimd in die zin dat de aanvrager sedert ten minste een jaar zijn verblijf in België moet hebben op de datum van het verlijden van de koopakte (in plaats van op de datum van het indienen van de aanvraag).

Grondbeleid.

Het goedkeuren van de gewestplannen betekent een belangrijke stap op de weg naar een gefundeerd grondbeleid, daar deze plannen de specifieke bestemming van alle gronden vastleggen.

Voor het verwezenlijken van de voorgeschreven bestemming is evenwel een operationeel grondbeleid nodig dat, wat meer bepaald de bouwgrondenmarkt betreft, inzonderheid het beheersen van de grondprijzen en het intomen van de speculatie moet beogen.

Inventaris van bouwgronden en van gronden van openbare besturen en instellingen.

Op 16 september 1975 werd door het Ministerieel Comité voor Vlaamse Aangelegenheden beslist enkele maatregelen te treffen die een eerste aanloop kunnen betekenen tot een degelijke prijsbeheersing. Het ministerieel comité meent dat de hoge bouwgrondprijs gedeeltelijk het gevolg is van de ondoorzichtigheid van de markt, van een reëel schaarstegevoel, een gebrek aan voorlichting en van een eerder accideenteel aanbod.

Deze negatieve factoren kunnen weggewerkt worden door het opstellen van een inventaris van de niet bebouwde percelen, een soort van grondregister.

1. Inventaris van de onbebouwde percelen in goedgekeurde verkavelingen

Aan elke gemeente wordt gevraagd om op basis van alle verkavelingsvergunningen en op basis van de kadastrale gegevens een inventaris op te stellen van de onbebouwde percelen in goedgekeurde verkavelingen.

Die inventaris zal gegevens verstrekken o.m. in verband met de zonering aangeduid in het gewestplan, de ligging (bv. langs uitgeruste weg) en uitrusting, kadastrale gegevens, aard van de toegelaten bebouwing, naam en adres van de eigenaars, verplichte vermelding van de verkoopprijs wat de percelen toebehorend aan openbare besturen betreft, facultatieve aanduiding wat privé-eigenaars betreft, enz.

De gemeentebesturen zullen tevens de verkavelingen die in de inventaris zijn opgenomen op een overzichtelijke wijze in kaart brengen.

2. Inventaris van de gronden in het bezit van openbare besturen en instellingen.

Om tot een efficiënt grondbeleid te komen is het zowel voor de gemeente als voor de instanties van een supra-gemeentelijk niveau van het grootste belang dat men een juist beeld heeft van de gronden der openbare besturen en instellingen bezitten.

Il s'agit notamment des instances suivantes :

- C. A. P.;
- Commune;
- Fabrique d'église;
- Province;
- Etat;
- Association de communes;
- Fédération;
- Agglomération;
- Société de construction d'utilité publique;
- Polders et waterings;
- Sociétés de développement régional, etc...

C'est la raison pour laquelle il est demandé aux administrations communales de dresser un inventaire de tous les terrains qui sont la propriété des instances précitées et qui sont situés sur le territoire de la commune. Cet inventaire doit porter les indications suivantes :

- identification de l'administration ou de l'institution;
- indication de la matrice cadastrale;
- superficie de chaque parcelle prise séparément;
- division en zones selon le plan de secteur;
- affectation selon P. G. A. ou numéro du P. P. A. (+ division en zones);
- nature de la construction selon P. P. A. (ouverte, semi-ouverte, fermée, immeubles à appartements);
- situation juridique, servitudes, éventuellement prix de vente au m².

Les directives concernant l'élaboration de ce double inventaire seront publiées dans les prochains jours au *Moniteur Belge*, en tant que « circulaire » aux gouverneurs de provinces et bourgmestres de la région flamande.

D'autre part, la création d'un fonds de politique foncière (« *Grondfonds* ») sera mise en œuvre conformément à la motion du Conseil régional flamand, de manière à élargir aux communes et aux associations intercommunales les possibilités offertes aux sociétés nationales par le Fonds national du Logement. Ainsi qu'il a été précisé, un crédit de 100 millions de F a déjà été inscrit à cette fin au budget.

Elargissement des conditions en matière de prêts hypothécaires.

En vue de promouvoir la relance dans le secteur de la construction, des mesures ont également été prises en matière d'octroi de crédits. Etant donné que le plafond des prêts pour les habitations moyennes et sociales était resté inchangé depuis 1972 et 1974, une adaptation s'imposait en raison de l'augmentation des coûts de la construction.

Lors de sa réunion du 15 janvier 1976, le Comité ministériel de Coordination économique et sociale a décidé de relever le plafond des crédits accordés pour les prêts hypothécaires.

Il s'agit des plafonds qui peuvent être accordés sous la forme de prêts hypothécaires, par rapport à la valeur vénale des habitations sociales et moyennes. Le plafond de la valeur vénale du bien et le montant maximum du prêt seront sensiblement relevés.

Un aperçu détaillé de ces aménagements, qui figureront sous peu dans un arrêté royal, est donné ci-après. Cet arrêté royal produira ses effets à dater du 1^{er} janvier 1976.

Dit zijn o.m. de volgende instanties :

- C. O. O.;
- Gemeente;
- Kerkfabriek;
- Provincie;
- Rijk;
- Vereniging van gemeenten;
- Federatie;
- Agglomeratie;
- Bouwmaatschappij van openbaar nut;
- Polders en wateringen;
- Gewestelijke ontwikkelingsmaatschappijen, enz...

Daarom wordt aan de gemeentebesturen gevraagd een inventaris op te maken van al de gronden die deze instanties bezitten en gelegen zijn op het grondgebied van hun gemeente met aanduiding van volgende gegevens :

- identificatie van het bestuur of instelling;
- kadastrale gegevens;
- oppervlakte van elk perceel afzonderlijk;
- zonering volgens gewestplan;
- bestemming volgens A. P. A. of nummer van B. P. A. (+ zonering);
- aard van bebouwing volgens B. P. A. (open, half-open, gesloten, appartementsgebouw);
- juridische toestand, erfdienstbaarheden, eventueel verkoopprijs per m².

De richtlijnen omtrent het opmaken van deze dubbele inventaris zullen eerstdaags in het *Belgisch Staatsblad* worden gepubliceerd bij wijze van Omzendbrief aan de Provinciegouverneurs en burgemeesters in het Vlaamse Gewest.

Tevens zal in aansluiting op de motie van de Vlaamse Gewestraad werk worden gemaakt van de oprichting van een grondfonds, teneinde de mogelijkheden door het Nationaal Fonds voor de Huisvesting aan de Nationale Maatschappijen geboden uit te breiden tot de gemeenten en intercommunales. Zoals gezegd werd dienaangaande reeds een krediet van 100 miljoen F in de begroting uitgetrokken.

Verruiming van de voorwaarden inzake hypothecaire leningen.

Teneinde de relance in de bouwsector te bevorderen werden ook maatregelen genomen op het vlak van de kredietverstrekking. Aangezien de plafonds voor leningen voor middelgrote en sociale woningen sedert 1972 en 1974 ongewijzigd bleven, drong een aanpassing in functie van de stijging der bouwkosten zich derhalve op.

In zijn vergadering van 15 januari 1976 heeft het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie reeds beslist de kredietplafonds voor hypothecaire leningen te verhogen.

Het betreft de grensbedragen die voor sociale en middelgrote woningen ten opzichte van de venale waarde in de vorm van hypothecaire leningen kunnen opgenomen worden; zowel de grenzen van de verkoopwaarde van het goed als die van de maximale leningsbedragen zullen gevoelig worden opgetrokken.

Hierna volgt een gedetailleerd overzicht van de aanpassingen zoals ze zeer binnenkort in een koninklijk besluit zullen worden opgenomen. Dit koninklijk besluit zal uitwerking hebben met ingang van 1 januari 1976.

I. — Habitations assimilées aux habitations sociales.

1. Organismes de crédit agréés.

A. Achat.

	Plafond valeur vénale — Plafond venale waarde			Montant maximum du prêt — Maximaal leningsbedrag		
	Régime actuel Huidig stelsel	Nouveau régime Nieuw stelsel	Augmentation Verhoging	Régime actuel Huidig stelsel	Nouveau régime Nieuw stelsel	Augmentation Verhoging
0 - 1 enfant. — 0 - 1 kind	1 000 000	1 200 000	200 000	925 000	1 080 000	155 000
2 - 3 enfants. — 2 - 3 kinderen	1 050 000	1 275 000	225 000	975 000	1 147 000	172 000
4 enfants et plus. — 4 en meer kinderen	1 100 000	1 350 000	250 000	1 025 000	1 215 000	190 000

B. Construction.

	Plafond valeur vénale — Plafond venale waarde			Montant maximum du prêt — Maximaal leningsbedrag		
	Régime actuel Huidig stelsel	Nouveau régime Nieuw stelsel	Augmentation Verhoging	Régime actuel Huidig stelsel	Nouveau régime Nieuw stelsel	Augmentation Verhoging
0 - 1 enfant. — 0 - 1 kind	1 200 000	1 500 000	300 000	1 075 000	1 375 000	300 000
2 - 3 enfants. — 2 - 3 kinderen	1 250 000	1 575 000	325 000	1 125 000	1 425 000	300 000
4 enfants et plus. — 4 en meer kinderen	1 300 000	1 650 000	350 000	1 175 000	1 475 000	300 000

2. Société nationale terrienne.

Montant maximum du prêt.

	Régime actuel	Nouveau régime	Augmentation
0 - 1 enfant	825 000	1 025 000	200 000
2 enfants et plus	850 000	1 075 000	225 000

3) Fonds du Logement de la Ligue des Familles nombreuses.

Plafond valeur vénale.

En-fants	Construction (Barème I)			Achat (Barème II) (*)		
	Régime actuel	Nouveau régime	Augmentation	Régime actuel	Nouveau régime	Augmentation
3	1 275 000	1 600 000	325 000	1 075 000	1 300 000	225 000
4	1 307 000	1 648 000	341 000	1 102 000	1 339 000	237 000
5	1 339 000	1 696 000	357 000	1 129 000	1 378 000	249 000

(*) N. B. :

Barème I : Montant de l'emprunt pour construction : maximum 100 % de la valeur vénale.

Barème II : Montant de l'emprunt pour achat : maximum 90 % de la valeur vénale.

I. — Met volkswoningen gelijkgestelde woningen.

1. Erkende kredietinstellingen.

A. Aankoop.

	Plafond valeur vénale — Plafond venale waarde			Montant maximum du prêt — Maximaal leningsbedrag		
	Régime actuel Huidig stelsel	Nouveau régime Nieuw stelsel	Augmentation Verhoging	Régime actuel Huidig stelsel	Nouveau régime Nieuw stelsel	Augmentation Verhoging
0 - 1 enfant. — 0 - 1 kind	1 000 000	1 200 000	200 000	925 000	1 080 000	155 000
2 - 3 enfants. — 2 - 3 kinderen	1 050 000	1 275 000	225 000	975 000	1 147 000	172 000
4 enfants et plus. — 4 en meer kinderen	1 100 000	1 350 000	250 000	1 025 000	1 215 000	190 000

B. Bouw.

	Plafond valeur vénale — Plafond venale waarde			Montant maximum du prêt — Maximaal leningsbedrag		
	Régime actuel Huidig stelsel	Nouveau régime Nieuw stelsel	Augmentation Verhoging	Régime actuel Huidig stelsel	Nouveau régime Nieuw stelsel	Augmentation Verhoging
0 - 1 enfant. — 0 - 1 kind	1 200 000	1 500 000	300 000	1 075 000	1 375 000	300 000
2 - 3 enfants. — 2 - 3 kinderen	1 250 000	1 575 000	325 000	1 125 000	1 425 000	300 000
4 enfants et plus. — 4 en meer kinderen	1 300 000	1 650 000	350 000	1 175 000	1 475 000	300 000

2. Nationale Landmaatschappij.

Maximum leningsbedrag.

	Huidig stelsel	Nieuw stelsel	Verhoging
0 - 1 kind	825 000	1 025 000	200 000
2 en meer kinderen	850 000	1 075 000	225 000

3) Woningfonds van de Bond der Kroostrijke Gezinnen.

Plafond venale waarde.

Kin-deren	Bouw (Barema I)			Aankoop (Barema II) (*)		
	Huidig stelsel	Nieuw stelsel	Verhoging	Huidig stelsel	Nieuw stelsel	Verhoging
3	1 275 000	1 600 000	325 000	1 075 000	1 300 000	225 000
4	1 307 000	1 648 000	341 000	1 102 000	1 339 000	237 000
5	1 339 000	1 696 000	357 000	1 129 000	1 378 000	249 000

(*) N. B. :

Barema I : Bouw-leningsbedrag maximum 100 % van verkoop-waarde.

Barema II : Aankoop-leningsbedrag maximum 90 % van verkoop-waarde.

Montant maximum de l'emprunt.

Enfants	Construction et achat		
	Régime actuel	Nouveau régime	Augmentation
3	1 150 000	1 490 000	340 000
4	1 175 000	1 525 000	350 000
5	1 200 000	1 560 000	360 000

(*) N. B. :

Barème III : Montant de l'emprunt pour petits achats : maximum 100 % de la valeur vénale, laquelle ne peut cependant excéder 850 000 F pour 3 enfants (auparavant 700 000 F) + 10 % par enfant.

II. — Habitations moyennes.

	Régime actuel	Nouveau régime	Augmentation
Achat	550 000 à 1 450 000	2 100 000	650 000
Construction	800 000 à 1 550 000	2 300 000	750 000
Construction avec transformation	550 000 à 1 550 000	2 300 000	750 000

Enfin, il y a lieu de mentionner encore deux options actuellement en cours d'examen.

C'est ainsi qu'en ce qui concerne la prime à la construction, sont examinés les avantages et les inconvénients ainsi que l'incidence budgétaire liés aux modifications éventuelles du régime actuel, c'est-à-dire l'extension du régime actuel à des primes progressives (primes plus élevées pour les revenus moindres) et la simultanéité du régime actuel et d'un système de « subventions-intérêts » ou son remplacement par ce dernier système.

Un projet de loi est également en préparation en vue de modifier les articles 66 et 69 du Code du Logement. Ce projet est conçu de manière à offrir une base suffisamment large à une relance de la lutte contre les taudis (extension du principe du complexe, habitations isolées, etc.) ainsi qu'aux opérations si nécessaires de rénovation des centres urbains et à l'extension de certaines réglementations (allocation de déménagement et de loyer aux personnes âgées, habitations inadéquates, etc.). De cette manière l'assainissement du patrimoine en matière de logement pourra être opéré de manière plus efficace.

TROISIEME PARTIE.**RENOVATION DES CENTRES URBAINS EN FLANDRE.**

Depuis la régionalisation effective du domaine de la rénovation des centres urbains, diverses initiatives ont été prises et divers résultats enregistrés au niveau de la région flamande.

Tout d'abord, le Secrétaire d'Etat a présenté au Conseil régional flamand, les 16 et 17 avril 1975, une note relative aux lignes de forces générales de la politique à mener en matière de rénovation des centres urbains (voir annexe 10).

Cette note d'intention, approuvée par le Conseil, a servi de base à un document de synthèse relatif aux instruments de la politique de rénovation des centres urbains

Maximum leningbedrag.

Kinderen	Bouw en aankoop		
	Huidig stelsel	Nieuw stelsel	Verhoging
3	1 150 000	1 490 000	340 000
4	1 175 000	1 525 000	350 000
5	1 200 000	1 560 000	360 000

(*) N. B. :

Barema III : Kleine aankopen-leningsbedrag maximum 100 % van verkoopwaarde, die evenwel niet meer mag bedragen dan 850 000 F voor 3 kinderen (voorheen 700 000 F) + 10 % per kind.

II. — Middelgrote woningen.

	Huidig stelsel	Nieuw stelsel	Verhoging
Aankoop	550 000 à 1 450 000	2 100 000	650 000
Bouw	800 000 à 1 550 000	2 300 000	750 000
Aankoop met verbouwing	550 000 à 1 550 000	2 300 000	750 000

Tenslotte moeten nog een paar opties worden vermeld, die momenteel onderzocht worden.

Zo wordt, wat de bouwpremie betreft, nagegaan welke voor- en nadelen alsmede welke budgettaire weerslag verbonden zijn aan de mogelijke alternatieven voor het huidige stelsel d.w.z. uitbreiding van het huidige stelsel tot progressieve premies (hogere premies voor lagere inkomens), en samengaan van het huidig stelsel met of vervanging ervan door een systeem van « rentetoelage ».

Tevens wordt een wetsontwerp voorbereid houdende wijziging van artikelen 66 en 69 van de Huisvestingscode. Dit ontwerp is zodanig opgevat dat het een voldoende ruime basis biedt voor een vernieuwde aanpak van de strijd tegen de krotwoningen (verruiming van het complexprincipe, geïsoleerde woningen) alsmede voor de zo noodzakelijke operaties van stadskernherwaardering en de verruiming van sommige reglementeringen (verhuis- en huurtoelagen bejaarden, onaangepaste woningen, enz ...). Op deze wijze zal de sanering van het woonpatrimonium ongetwijfeld meer armslag krijgen.

DERDE DEEL.**STADSKERNHERWAARDERING IN VLAANDEREN.**

Sinds de daadwerkelijk regionalisering van de materie stadskernherwaardering worden op niveau van het vlaamse gewest diverse initiatieven genomen en resultaten geboekt.

Vooreerst werd in de Vlaamse Gewestraad van 16-17 april 1975 een nota door de Staatssecretaris voorgelegd betreffende de algemene krachtlijnen van de te voeren politiek inzake stadskernherwaardering (zie bijlage 10).

Op basis van deze goedgekeurde intentienota werd vervolgens een synthesesdocument opgemaakt betreffende de beleidsmiddelen voor de stadskernherwaardering in Vlaan-

en Flandre. Cette deuxième note a été discutée, amendée et adoptée par le Conseil régional flamand les 4 et 5 juin 1975 (voir annexe 11).

Une « Commission flamande de coordination pour la rénovation des centres urbains » a été créée en vue de mettre à exécution les idées et les objectifs de la note précitée relative aux instruments de la politique en la matière.

Cette Commission, dont les activités ont été réparties sur plusieurs sous-commissions, a élaboré à ce jour les importants documents ci-après :

— un arrêté royal-type relatif à l'octroi de subsides aux administrations communales qui prennent des initiatives dans le domaine d'achats à effectuer (voir annexe 12). Un deuxième arrêté-type relatif à l'octroi de subsides pour les travaux de restauration est en cours de préparation;

— une brochure d'information à l'intention des administrations communales, en vue de permettre à celles-ci de mener une action coordonnée sur la base d'un plan de structure approuvé et en application de toutes les modalités existant en matière de subventions.

Sur le plan budgétaire, il est permis de mentionner les réalisations et les prévisions suivantes :

En 1975, 202 millions de F ont été réservés à la rénovation des centres urbains en Flandre; ce crédit se répartissait entre les articles suivants du budget :

Art. 63.21. — Subventions aux administrations subordonnées : 100 millions de F engagés par arrêté royal pour l'opération « Bruges », le 31 décembre 1975 (subventionnement intégral d'achats).

Art. 51.05. — Subventions aux administrations subordonnées pour des réalisations sur des propriétés privées : 12 millions de F.

Art. 71.10. — Achats directs par l'Etat : 90 millions de F.

Ces deux derniers crédits furent transférés, par voie d'amendement, à l'article 63.21 du budget.

Ce montant transféré de 102 millions de F sera reporté à 1976; il est, en majeure partie, réservé à l'opération « Malines ».

Pour 1976, les prévisions budgétaires s'établissent comme suit :

Art. 63.21. — Subventions aux administrations subordonnées ... 250 millions de F

Art. 51. 05. — Subventions pour réalisations sur propriétés privées ... 9 millions de F

Art. 71.10. — Achats directs par l'Etat ... 22 millions de F

281 millions de F

Il convient d'ajouter à ce total les subsides pour l'élaboration de plans de structure (20 millions).

Le fait le plus marquant, en ce qui concerne la répartition des crédits pour 1976, est la part prépondérante des crédits destinés à subventionner les administrations subordonnées, par rapport aux autres crédits. Il s'agit là d'une conséquence normale de l'option adoptée, laquelle consiste

deren. Deze tweede nota werd in de Vlaamse Gewestraad op 4 en 5 juni 1976 besproken, geamendeerd en goedgekeurd (zie bijlage 11).

Ter uitvoering van de ideeën en betrachtingen van voormelde beleidsmiddelennota werd een « Vlaamse Coördinatiecommissie Stadskernherwaardering » opgericht.

Deze Commissie, waarvan de activiteiten over diverse subcommissies werden verdeeld, heeft tot nu toe volgende belangrijke documenten opgesteld :

— een type koninklijk besluit betreffende de toekenning van subsidies aan initiatiefnemende gemeentebesturen in verband met te verrichten aankopen (zie bijlage 12). Een tweede typebesluit voor toekenning van subsidies voor restauratiewerken is in voorbereiding.

— een inlichtingenbrochure ten behoeve van de gemeentebesturen, om hen toe te laten een gecoördineerde aktie te voeren op basis van een goedgekeurd structuurplan en in toepassing van alle bestaande subsidiëringsmodaliteiten.

Op budgettair vlak kunnen volgende realisaties en vooruitzichten vermeld worden.

In 1975 waren 202 miljoen F kredieten voorbehouden voor de stadskernherwaardering in Vlaanderen, gesplitst over volgende begrotingsartikelen :

Art. 63.21. — Toelagen aan ondergeschikte besturen : 100 miljoen F vastgelegd via een koninklijk besluit voor de operatie Brugge op 31 december 1975 (integraal subsidies op aankopen).

Art. 51.05. — Toelagen aan ondergeschikte besturen voor realisaties op privé eigendom : 12 miljoen F.

Art. 71.10. — Rechtstreekse aankopen door de staat : 90 miljoen F.

Deze laatste twee kredieten werden via een amendement op de begroting overgeheveld naar artikel 63.21.

Dit overgeheveld bedrag van 102 miljoen F zal naar 1976 overgedragen worden en is grotendeels voorbehouden voor de operatie Mechelen.

In 1976 zien de budgettaire voorzieningen er als volgt uit :

Art. 63.21. — Toelagen aan ondergeschikte besturen ... 250 miljoen F

Art. 51.05. — Toelagen voor realisaties op privé eigendom ... 9 miljoen F

Art. 71.10. — Rechtstreekse aankopen door de Staat ... 22 miljoen F

281 miljoen F

+ subsidiëring voor het opstellen van de structuurplannen (20 miljoen F).

Het meest opvallend feit in de kredietverdeling 1976 is het overwicht van de voorziene kredieten ten behoeve van de toelagen aan ondergeschikte besturen t.o.v. de andere kredieten. Dit is een normaal gevolg van de gekozen optie om de stadskernherwaardering in Vlaanderen voornamelijk

à considérer la rénovation des centres urbains en Flandre comme une initiative communale devant être stimulée par l'Etat.

Plusieurs villes et communes ont d'ores et déjà fait appel à l'aide de l'Etat pour 1976, notamment Izegem, Bruges, Anvers, Herentals, Diest, Aarschot, St-Trond, Meer, Waregem, Turnhout, Ypres, Malines...

Actuellement, la Commission de rénovation des centres urbains examine toutes ces propositions; elle produira sous peu un aperçu global des possibilités offertes par les crédits pour 1976 en vue de stimuler tous ces projets.

V. — DISCUSSION GENERALE.

1. Généralités.

Question :

Quelles sont les lignes de force de la politique du département des Travaux publics pour 1976 ?

Réponse :

Outre la continuation du programme des routes et autoroutes, programme pour lequel les crédits du Fonds des Routes ont été maintenus à 14 milliards, il y a également les dotations de l'Intercommunale, portées de 13 950 millions à 15 700 millions, soit une augmentation de 1 750 millions. Les efforts les plus spectaculaires ont été fournis dans le domaine des bâtiments.

En effet, les crédits destinés à la Régie des bâtiments ont été augmentés de plus de 50 %, puisqu'ils ont été portés de 3 031 millions à 4 781 millions.

Le Ministre est d'avis que la politique de location est en fin de compte bien plus coûteuse qu'une politique tendant à acquérir les bâtiments nécessaires en vue d'héberger les services publics.

Dans l'exposé préliminaire du Ministre ont été fournies des précisions quant aux motifs qui sont à l'origine de cette politique.

Un important effort a été consenti en vue de la modernisation du canal Albert. 1 500 millions seront, en effet, affectés à cette fin, alors que 1 000 millions seulement l'étaient les années précédentes. Cette augmentation était nécessaire afin de permettre la continuation du programme, et en particulier le creusement de la percée d'Eigenbilzen, dont le coût sera supérieur à 1 milliard.

Enfin, il convient de rappeler que les travaux à l'écluse maritime de Zeebrugge, pour lesquels une convention a été passée par le département des Travaux publics il y a plusieurs années déjà, seront repris au début de cette année, ce qui permettra d'engager les crédits prévus à cette fin, soit 1 500 millions par an.

Question :

Toutes les matières régionalisées sont renvoyées aux budgets régionaux et ne figurent au budget national que pour mémoire.

Ne convient-il pas de modifier le cadre du personnel au département des Travaux publics en fonction de la régionalisation et de prévoir un cadre distinct par région pour l'aménagement du territoire et le logement ?

Que va devenir la direction générale de l'urbanisme ?

Il ne faut pas créer des cellules régionales au sein de l'administration centrale mais de véritables administrations régionales.

Il est également intéressant de noter que par la loi de 1976, il est possible de stimuler les communes à l'investissement par le biais de la subvention d'investissement.

Diverses steden en gemeenten hebben nu reeds en beroep gedaan op hulp vanwege de Staat in 1976 met name Izegem, Brugge, Antwerpen, Herentals, Diest, Aarschot, St-Truiden, Meer, Waregem, Turnhout, Ieper, Mechelen...

De Commissie stadskernherwaardering onderzoekt op dit ogenblik al deze voorstellen en zal binnenkort klaar komen met een globaal overzicht van de mogelijkheden die de kredieten 1976 bieden om al deze projecten te stimuleren.

V. — ALGEMENE BEPREKING.

1. Algemeenheden.

Vraag :

Welke zijn de krachtlijnen van de politiek van het Departement van Openbare Werken voor 1976 ?

Antwoord :

Behalve de voortzetting van het programma der wegen en autowegen waarvoor de kredieten van het Wegenfonds op 14 miljard werden gehandhaafd, zijn er ook de dotaties voor de Intercommunale welke van 13 950 miljoen op 15 700 miljoen gebracht werden, hetzij een verhoging met 1 750 miljoen. De meest spectaculaire inspanning werd geleverd op het vlak van de gebouwen.

De kredieten voor de Regie der Gebouwen werden inderdaad vermeerderd met meer dan 50 %. Deze werden van 3 031 miljoen op 4 781 miljoen gebracht.

De Minister is van oordeel dat de huurpolitiek uiteindelijk veel duurder uitvalt dan een beleid dat strekt tot de verwerving van de gebouwen die noodzakelijk zijn voor de huisvesting van de openbare diensten.

Aangaande de motieven van dit beleid werd reeds uitleg verstrekt in de inleidende uiteenzetting van de Minister.

Een belangrijke inspanning werd gedaan voor de moderniseringswerken van het Albertkanaal. Hieraan zullen inderdaad 1 500 miljoen besteed worden tegenover 1 000 miljoen tijdens de vorige jaren. Deze verhoging was noodzakelijk om het programma verder te kunnen afwerken en meer speciaal het graven van de doorsteek te Eigenbilzen waarvan de kostprijs 1 miljard zal bedragen.

Ten slotte zij herinnerd aan de sedert jaren door Openbare Werken afgesloten overeenkomst betreffende de bouw van de Zeesluis te Zeebrugge, waarvan de werken in het begin van dit jaar zullen hervat worden. Zulks zal toelaten de hiertoe uitgetrokken kredieten, dit is 1 500 miljoen per jaar, vast te leggen.

Vraag :

Alle geregionaliseerde materies zijn naar de gewestelijke begrotingen overgeheveld en worden in de nationale begroting slechts pro memorie vermeld.

Moet de personeelsformatie van het departement van Openbare Werken niet op grond van de regionalisering gewijzigd worden en dient per gewest voor de ruimtelijke ordening en de huisvesting geen apart personeel te worden gepland ? Wat wordt er van de algemene directie voor stedenbouw ? Men moet geen gewestelijke afdelingen in de centrale administratie oprichten, maar wel volwaardige gewestelijke administraties.

Réponse :

C'est aussi l'opinion du Ministre; toutefois, il estime qu'il faudrait maintenir une administration centrale chargée de veiller à l'unité de vues tant sur le plan technique que sur le plan juridique.

Il est à noter cependant que ceci ne constitue pas seulement un problème pour le Ministre des Travaux publics, mais qu'il s'agit d'une affaire gouvernementale. La régionalisation des services est à l'étude. Il est évident que le Ministre ne peut préjuger de la décision définitive.

2. Dignes - Voies navigables.*Question :***1. Exhaussement et renforcement de digues.**

Il faut s'attaquer d'urgence à l'exhaussement des digues dans le pays de Waas, en aval d'Anvers, entre la zone industrielle de Zwijndrecht et EBES Kallo (Krankeloonpolder — Realpolder — Fort Ste-Marie - Digue intérieure de International Dredging).

La rupture des digues en ces endroits entraînerait la mise sous eau du centre de Kallo et de parties de Melsele.

D'autre part, des exhaussements et renforcements sont requis d'urgence, en aval d'Anvers, entre Burcht et Tielrode, en priorité pour les zones habitées (Rupermonde-Steendorp-Temse et Tielrode). Un calendrier a-t-il déjà été arrêté, compte tenu des crédits prévus, lesquels sont absolument trop faibles pour les régions situées en amont d'Anvers (jusqu'à Gand) ?

2. Rive gauche.

— Un crédit de 100 millions de francs a été prévu pour l'aménagement de la voirie.

A la fin de l'année 1975 seule avait eu lieu l'adjudication pour 220 millions du complexe des ponts et routes à la hauteur du croisement de la route de l'Etat 617 et de la route de l'Etat Melsele-Kallo. Ces travaux n'ont pas encore été approuvés. Les crédits prévus ne permettront pas d'exécuter le programme.

— Un crédit de 400 millions est inscrit au budget pour le creusement de bassins (contrat de dragage), la défense des berges et divers travaux.

Pour honorer les arriérés d'engagement pour 1975 et permettre les engagements nouveaux pour 1976, il faudrait au moins 800 millions au total (un crédit de 1 500 millions est prévu pour Zeebrugge). Ainsi, une petite partie de la darse et du dock à l'encart pourrait être achevée pour la date, déjà artificiellement différée, pour laquelle l'écluse de Kallo devrait être terminée (1^{er} août 1977).

Quels reproches ne pourrait-on pas faire aux pouvoirs publics, si après l'achèvement de cette écluse, les navires ne pouvaient s'y engager pendant longtemps, parce que les ouvrages en amont de l'écluse ne seraient pas terminés ?

D'autre part, ce crédit est nécessaire pour pouvoir exécuter normalement le programme et préparer en vue de la construction une superficie minimum de terrain proche du quai de manière à ce que les firmes intéressées puissent s'y installer. Il est certain que des firmes n'entendent déjà plus s'installer à cet endroit, parce qu'elles n'ont aucune certitude concernant l'achèvement rapide des travaux. Il est à craindre également que les firmes qui ont l'intention de s'installer à cet endroit ne soient découragées.

En outre, les nombreuses milliards investis dans ces ouvrages restent sans la moindre utilité.

Antwoord :

De Minister is dezelfde mening toegedaan. Hij is evenwel van gevoelen dat een centrale administratie moet behouden blijven om te zorgen voor een eenvormige visie zowel op het technisch, als op het juridisch vlak.

Er zij evenwel genoteerd dat dit niet uitsluitend een probleem is voor de Minister van Openbare Werken, maar dat het gaat om een regeringsaangelegenheid. De regionalisatie van deze diensten wordt thans bestudeerd. De Minister kan vanzelfsprekend niet vooruitlopen op de definitieve beslissing.

2. Dijken en waterwegen.*Vraag :***1. Dijkverhogingen en -versterkingen.**

In het land van Waas dient afwaarts Antwerpen dringend werk te worden gemaakt van dijkverhoging tussen het industriegebied van Zwijndrecht en EBES Kallo (Krankeloonpolder — Realpolder-Fort Ste-Marie-Binnendijk van International Dredging).

Dijkdoorbraken op die plaatsen zou de dorpskom van Kallo en gedeelten van Melsele onder water zetten.

Voor het overige zijn dringend verhogingen en versterkingen nodig afwaarts Antwerpen tussen Burcht en Tielrode met prioriteit voor de bewoonde gedeelten (Rupelmonde-Steendorp-Temse en Tielrode). Bestaat reeds hiervoor een planning in het kader van de voorziene kredieten, die voor het gebied « opwaarts Antwerpen » (tot Gent) absoluut te gering zijn ?

2. Linkeroever.

— Voor de aanleg van de wegen is een krediet van 100 miljoen uitgetrokken.

Einde 1975 heeft alleen de aanbesteding plaats gehad van het bruggen- en wegencomplex ter hoogte van de kruising RW 617 en RW Melsele-Kallo voor 220 miljoen. Dit werk is nog niet goedgekeurd. Het voorziene krediet zal het niet mogelijk maken het programma uit te voeren.

— Voor het graven van dokken (baggercontract), oeververdediging en allerhande werken werden 400 miljoen uitgetrokken.

Om de achterstallige vastleggingen van 1975 te honoreren en voor de nieuwe vastleggingen 1976 zou minstens een globaal krediet van 800 miljoen nodig zijn (voor Zeebrugge is 1 500 miljoen voorzien). Aldus zou ten minste een klein deel van het kanaaldok en een klein deel van het insteeddok klaar kunnen komen tegen de reeds artificieel vertraagde datum waartegen de Kallosluis zou klaarkomen (1 augustus 1977).

Welk verwijt zal de overheid oplopen indien deze sluis klaar is maar niettemin gedurende lange tijd geen schepen kunnen binnenlopen omdat de werken achteraan niet zijn beëindigd.

Bovendien is het krediet noodzakelijk om het programma normaal te kunnen uitvoeren en bij de aanlegplaats enig terrein bouwklaar te krijgen voor de gegadigde firma's die er zich willen vestigen. Het staat vast dat er reeds firma's zijn die zich aldaar niet meer wensen te vestigen omdat zij geen zekerheid hebben nopens de vlugge afwerking. Ook bestaat het gevaar dat degenen die thans nog het inzicht hebben om zich aldaar te vestigen zullen ontmoedigd worden.

Bovendien blijven aldus de reeds ettelijke miljarden, die geïnvesteerd werden, totaal zonder nut.

— Un crédit de 900 millions a été inscrit au budget pour l'achat de terrains (expropriations) dans le secteur des voies hydrauliques pour l'ensemble de la Belgique. Quelle est la partie de ces crédits, destinée à la rive gauche ?

Le Comité d'acquisition a réclamé 200 millions pour la rive gauche. Il s'agit réellement d'un minimum qui doit permettre un déroulement raisonnable des expropriations. En effet, limiter les expropriations aux superficies strictement nécessaires aux travaux n'a aucun sens. Dans le cas des maisons et des fermes, l'expropriation doit pouvoir se faire longtemps à l'avance selon un programme défini, de manière à donner aux intéressés le temps de chercher une autre habitation. Il conviendra, par ailleurs, de pouvoir donner suite aux demandes d'expropriation anticipée dans le centre de Doel, conformément au programme établi à cet effet.

— Quelles sont les intentions en ce qui concerne le canal du Baalhoek et le traité avec les Pays-Bas ?

— Quelles sont les intentions en ce qui concerne la zone verte d'isolement qui doit entourer la rive gauche ? Une partie de celle-ci a déjà fait l'objet d'une expropriation (partie sud, le long de la route de l'Etat 617). Comment son aménagement est-il conçu ? N'envisage-t-on pas un aménagement progressif du reste de cette zone verte, qui devrait d'ailleurs être achevée avant que la zone industrielle ne soit mise en service ?

Est-il bien nécessaire d'exproprier la totalité de cette zone, de l'exhausser et de la planter, comme le souhaitent sans doute les Pays-Bas ?

Une étude sérieuse de l'aménagement et de l'organisation de cette zone ne pourrait-elle être commandée ? Si cette étude a déjà eu lieu (par exemple par les soins des services du plan vert), quelles en sont les conclusions ?

Réponse :

Exhaussement et renforcement des digues.

1. Les projets de renforcement des digues sur la rive gauche entre Burcht et Pijp Tabak sont élaborés par le Service de l'Escaut maritime. En ce qui concerne la digue du Polderke, ces projets sont établis en collaboration avec le Service de développement de la rive gauche de l'Escaut. Pour l'ensemble de ces travaux une dépense de 45 millions de F doit être prévue.

En ce qui concerne la partie de la rive gauche située entre Tielrode et Burcht, d'importants travaux de renforcement des digues ont déjà été exécutés au cours des années écoulées.

Après la marée de tempête du 3 janvier, il faut intervenir d'urgence dans quelques zones encore. Les travaux à accomplir dans les parties restantes seront exécutés aussitôt que possible.

2. Rive gauche.

a) Les crédits auxquels il est fait allusion figurent à l'article 73.04.A du budget de 1976.

Un montant de 245 millions de F a cependant déjà été inscrit au budget de 1973 pour les travaux adjugés à la fin de 1975. D'un point de vue budgétaire, il n'a pas été possible de les adjuger antérieurement. Le crédit de 1973 a, dès lors, été reporté chaque année et est donc compris dans le nouveau plafond d'engagement de 1976.

b) Jusqu'à présent six ordres de service ont déjà été donnés en vertu du contrat de dragage. Parallèlement à l'engagement des crédits qui sont nécessaires pour les révisions des prix, il faudra donner dès que possible l'ordre de service n° 7 de manière à ce que les engins lourds de dragage puissent entrer en fonction à la fin de cette année en vue du dragage des bassins. Les crédits globaux mis à la disposition ne permettent pas de travailler d'une façon plus intense.

— Voor grondaankopen (onteigeningen) werd voor gans België in de sector van de waterwegen 900 miljoen uitgetrokken. Hoeveel hiervan is bestemd voor de linkeroever ?

Het Comité tot aankoop heeft voor de linkeroever 200 miljoen gevraagd. Dit is werkelijk een minimum om de onteigeningen op een verantwoorde wijze te doen verlopen. Het gaat immers niet op de onteigeningen te beperken tot hetgeen voor de werken strikt noodzakelijk is. Waar het huizen en boerderijen betreft moet de onteigening volgens een bepaald programma en lang op voorhand kunnen gebeuren, teneinde de betrokkenen de tijd te geven om naar een andere woning uit te kijken. Er zal overigens ook gevolg moeten kunnen gegeven worden aan aanvragen tot vervroegde onteigeningen in de dorpskom van Doel overeenkomstig het daartoe opgemaakte programma.

— Wat zijn de inzichten omtrent het Baalhoekkanaal en het verdrag met Nederland ?

— Wat zijn de inzichten in verband met de groene bufferzone rond de linkeroever ? Een deel daarvan werd reeds onteigend (zuidelijk langs de RW 617). Op welke wijze is de aanleg ervan opgevat ? Wordt niet gedacht aan een progressieve uitbouw van het overige van deze groenzone, die immers zou moeten aangelegd zijn vooraleer de industriezone klaar is ?

Is het wel noodzakelijk deze zone volledig te onteigenen, op te hogen en te beplanten zoals wellicht Nederland wil ?

Kan geen opdracht worden gegeven voor een behoorlijke studie voor aanleg en inrichting van deze zone ? Of indien reeds een studie gebeurde (bv. door het groenplan) welke zijn de bevindingen waartoe men is gekomen ?

Antwoord :

1. Dijkverhogingen en -versterkingen.

De ontwerpen voor de dijkversterkingen op de linkeroever tussen Burcht en Pijp Tabak worden door de Dienst der Zeeschelde opgemaakt. Voor de dijk van het Polderke gebeurt dit in samenwerking met de Dienst Ontwikkeling van de Linkerscheldeover. Voor deze werken dient de uitgave te worden geraamd op 45 miljoen F.

Voor het gedeelte van de linkeroever tussen Tielrode en Burcht werden in de voorbije jaren reeds heel wat dijkversterkingen uitgevoerd.

Na de stormtij van 3 januari werd dringend ingegrepen in nog enkele overblijvende gedeelten. De nog overblijvende gedeelten zullen zo haast mogelijk worden uitgevoerd.

2. Linkeroever.

a) De kredieten waarnaar wordt verwezen komen voor onder artikel 73.04.A. van de begroting voor 1976.

Voor het werk, dat eind 1975 werd aanbesteed, werd evenwel reeds een bedrag van 245 miljoen F uitgetrokken op de begroting 1973. Het is budgettair niet mogelijk geweest dit werk vroeger aan te besteden. Het krediet van 1973 werd dan ook elk jaar overgeschreven en is derhalve begrepen in het nieuw vastleggingsplafond van 1976.

b) Op het baggercontract werden tot nog toe reeds zes dienstbevelen afgeleverd. Bovendien de vastlegging van de sommen die nodig zijn voor de prijsherzieningen zal nog zo haast mogelijk dienstbevel n° 7 worden afgeleverd zodat op het einde van dit jaar de zware baggertuigen zullen kunnen worden ingezet voor het baggeren der dokken. De globaal ter beschikking gestelde kredieten laten niet toe intenser te werken.

Les crédits disponibles globalement ne permettent pas d'intensifier les travaux. Par ailleurs, il est à noter que le calendrier prévu ne constitue pas la raison pour laquelle certaines firmes ont renoncé à s'installer dans la zone portuaire de la rive gauche. L'intérêt suscité est très considérable. Si à l'expiration de leur option certaines firmes ont décidé de ne pas s'installer à cet endroit, cela n'a jusqu'à présent pas été imputable à des retards d'aménagement.

c) Les crédits prévus à l'article 71.05 pour l'acquisition de terrains en vue des travaux aux cours d'eau, à la côte, aux ports maritimes et à leurs voies d'accès et aux barrages-réservoirs et adductions sont compris dans le total des crédits mis à la disposition de l'Administration des voies hydrauliques.

Seuls les crédits nécessaires aux travaux peuvent être affectés, bien qu'il faille ajouter immédiatement que des crédits restent disponibles pour des cas sociaux en vue de permettre des expropriations anticipées.

d) En ce qui concerne le canal de Baalhoek, l'Administration des voies hydrauliques a seulement appris qu'un accord s'est réalisé entre les délégations belges et néerlandaises sur un projet de texte.

e) Au sujet de la zone verte d'isolement, il est permis de dire qu'en effet de nombreuses conditions et possibilités sont soigneusement comparées.

Etant donné la superficie de cette zone et la fonction importante que la zone verte d'isolement doit remplir en l'occurrence, c'est en premier lieu un plan paysager qui sera élaboré. Dans la mesure du possible, les réalisations existantes y seront intégrées.

Sous la direction du service de développement de la rive gauche de l'Escaut, de nombreux spécialistes (notamment le Service de politique générale de l'aménagement du territoire, le Service du plan vert) ont été réunis en un groupe de travail ayant pour mission d'aménager les zones vertes de manière adéquate et efficace pour l'hygiène du milieu.

Les cahiers des charges relatifs à la zone verte méridionale sont en cours de préparation.

Les plantations de verdure à effectuer peuvent se subdiviser en trois catégories : les plantations conditionnées par la région, les plantations en bordure des routes et les plantations de la zone verte.

Question :

Près de Malines, des milliers d'habitants sont menacés par de nouvelles inondations.

Il faut songer aux adjudications prioritaires pour renforcer les digues menacées.

Réponse :

Après les récentes inondations, des lettres et demandes sont parvenues d'un peu partout pour attirer l'attention sur l'état des digues.

Les services d'exécution compétents sont au courant de cette situation locale.

En ce qui concerne Malines, des travaux de protection urgents ont été exécutés. L'achèvement de tous les travaux urgents fait également partie des tâches dont l'exécution a été ordonnée. Le coût de ces travaux est évalué à plus de 655 millions de F par le service de l'Escaut maritime.

D'autre part, le Conseil des Ministres a décidé de créer un groupe de travail, qui se réunira à l'initiative du Premier Ministre en vue de formuler d'urgence des propositions concernant les options fondamentales qui peuvent réduire le risque d'inondations.

Voorts zij genoteerd dat de timing, die in het vooruitzicht wordt gesteld, niet de reden is waarom sommige firma's hebben afgezien om zich in het havengebied van de linkeroever te vestigen. De belangstelling is zeer groot en het feit dat bepaalde firma's bij het verstrijken van de optie beslissen zich niet aldaar te vestigen was tot nogtoe nooit te wijten aan een te trage uitbouw.

c) Ook de kredieten van artikel 71.05 voor de aankoop van gronden met het oog op werken aan de waterlopen, aan de kust, aan zeehavens en aan hun toegangswegen en aan de stuwdammen en toevoerleidingen zijn begrepen in het globaal bedrag van de kredieten dat ter beschikking wordt gesteld van het Bestuur der Waterwegen.

Slechts die kredieten die nodig zijn voor de werken, kunnen worden aangewend, hoewel hier onmiddellijk dient aan toegevoegd te worden dat voor de sociale gevallen kredieten worden vrijgehouden om de vervroegde onteigeningen mogelijk te maken.

d) Inzake het Baalhoekkanaal is het Bestuur der Waterwegen er enkel van op de hoogte dat een akkoord werd bereikt over een ontwerp-tekst tussen de Belgische en Nederlandse delegaties.

e) Inzake de groene bufferzone kan worden medegedeeld dat inderdaad vele voorwaarden en mogelijkheden tegen elkaar worden afgewogen.

Gezien de grootte van de zone en de belangrijke functie die de gewone bufferzone aldaar te vervullen heeft, wordt in eerste instantie een landschapsplan uitgewerkt. Voor zover als mogelijk worden de bestaande realisaties hierin geïntegreerd.

Onder de leiding van de Dienst Ontwikkeling Linker Scheldeoever zijn vele specialisten (onder andere de Dienst Algemeen Beleid van de Ruimtelijke Ordening, de Dienst van het Groenplan) samengebracht in één werkgroep ten einde de groenzones op een verantwoorde en milieu hygienisch-afdoende wijze te kunnen inrichten.

Voor de zuidelijke groenzone worden de bestekken voorbereid.

De uit te voeren groenaanplantingen kunnen onderverdeeld worden in 3 categorieën : de streekgebonden beplanting, de wegenbeplanting en de groenzonebeplanting.

Vraag :

In de streek van Mechelen worden duizenden inwoners door nieuwe overstromingen bedreigd.

Bij voorrang moeten de werken ter versterking van de bedreigde dijken aanbesteed worden.

Antwoord :

In verband met de recente overstromingen zijn zowat van overal brieven en verzoeken binnengekomen om de aandacht te vestigen op de staat der dijken.

Ook de bevoegde uitvoeringsdiensten zijn op de hoogte van deze plaatselijke toestanden.

Voor Mechelen zijn de dringende beschermwerken uitgevoerd. De afwerking van alle noodwerken is ook begrepen in de gegeven opdrachten. Deze werken worden voor de Dienst der Zeeschelde geraamd op meer dan 655 miljoen F.

Anderzijds heeft de Ministerraad beslist een werkgroep op te richten die zal vergaderen op initiatief van de Eerste Minister om dringend voorstellen te formuleren inzake fundamentele opties welke van aard zijn het risico van overstromingen te verminderen.

L'Administration des voies hydrauliques, de son côté, s'est déjà mise en rapport avec l'administration communale de Malines en vue d'examiner la manière de régler dans son ensemble le problème du régime des eaux.

Après les inondations récentes qui se sont produites dans certains quartiers de la ville de Malines, les services d'exécution compétents ont élaboré, en collaboration avec l'administration communale, le programme suivant, qui doit protéger la ville des inondations.

1. *Dérivation de la Dyle.*

Comme cela a déjà été fait pour la berge gauche, le mur de la berge droite sera également exhausé. Un crédit de 10 millions de F a été inscrit à cette fin à l'article 73.03 du budget de 1976.

2. *Basse Dyle.*

L'écluse inférieure sera exhausée et les portes de l'écluse seront renouvelées. En aval de l'écluse, les digues des deux berges seront exhausées. Les travaux à effectuer à l'écluse sont analogues à ceux qui ont déjà été exécutés au Zennegat, sur le canal de Louvain à la Dyle.

Leur coût est évalué à 30 millions de F.

Le coût de l'exhaussement des digues peut être évalué à 30 millions de F. Les documents d'adjudication relatifs à ce projet sont en préparation. Les travaux seront adjugés dès que la chose sera possible du point de vue budgétaire.

Les mêmes travaux seront exécutés à l'écluse supérieure, de manière à empêcher, de ce côté également, l'eau d'inonder la ville.

Ces travaux succéderont dès que possible à ceux de l'écluse inférieure.

3) *Dyle et Senne.*

En vue de protéger le quartier de Battel, les services communaux ont exécuté certains travaux urgents de protection aux endroits où la digue était affaiblie par suite du déracinement des arbres.

L'entreprise d'entretien a ensuite renforcé les travaux effectués d'urgence et les a achevés, si bien que la situation peut être qualifiée de satisfaisante pour l'instant.

Néanmoins, le renforcement général des digues de la Dyle et de la Senne est à l'étude. Ces travaux seront exécutés à la suite de ceux de l'écluse inférieure.

Question :

Quel est le point de vue du Gouvernement en ce qui concerne l'aspect technique de la politique de l'eau ?

Dans le cadre des traités avec les Pays-Bas, la rectification de la courbe de Bath et le creusement du canal de Baalhoek sont-ils prioritaires pour le Gouvernement ?

Pourquoi aucun crédit n'est-il prévu pour la construction d'une nouvelle darse au port d'Anvers ?

Réponse :

1) *Administration des digues du bassin fluvial de l'Escaut maritime.*

Avant d'analyser en détail l'administration des digues, le Ministre a donné un aperçu très général de la subdivision des cours d'eau.

Het Bestuur der Waterwegen heeft reeds van zijn kant met het Stadsbestuur van Mechelen contact opgenomen om te onderzoeken op welke wijze het probleem van de waterhuishouding in zijn geheel kan worden geregeld.

Ingevolge de recente overstromingen die zich in bepaalde wijken van de Stad Mechelen hebben voorgedaan werden door de bevoegde uitvoeringsdienst in samenwerking met het Stadsbestuur volgend programma uitgewerkt ter beveiliging tegen wateroverlast.

1. *Dijleafleiding.*

Zoals reeds is gebeurd op de linkeroever, zal ook op de andere zijde de kaaimuur worden verhoogd. Hiervoor werd een krediet van 10 miljoen F uitgetrokken op artikel 73.03 van de begroting 1976.

2. *Beneden Dijle.*

De benedensluis zal worden opgetrokken en de sluisdeuren zullen worden vernieuwd. Stroomafwaarts van de sluis zullen de dijken aan weerskanten van de rivier worden verhoogd. De werken aan de sluis zijn analoog met deze die reeds werden uitgevoerd aan het Zennegat op het kanaal Leuven-Dijle.

De kosten worden op 30 miljoen F geraamd.

De kosten voor de dijkverhoging kunnen op 20 miljoen F worden geraamd. Voor deze ontwerpen worden de aanbestedingsdocumenten klaar gemaakt. De werken zullen worden aanbesteed zodra dit budgettair mogelijk is.

Ook aan de bovensluis zullen dezelfde werken als aan de benedensluis worden uitgevoerd, ten einde ook aan die kant het water uit de binnenstad te weren.

Deze werken zullen zohast mogelijk volgen op die van de benedensluis.

3. *Dijle en Zenne.*

Ter bescherming van de wijk Battel werden door de Stadsdiensten enkele dringende beveiligingswerken uitgevoerd op de plaatsen waar de dijk was verzakt wegens het omwaaien van bomen.

Door de onderhoudsaannemer werden de noodwerken daarna verder verstevigd en afgewerkt zodat de toestand momenteel bevredigend mag genoemd worden.

Niettemin wordt een algemene versteviging van de Dijle- en Zennedijken bestudeerd. Deze werken zullen worden uitgevoerd in aansluiting met die aan de benedensluis.

Vraag :

Welk is het standpunt van de Regering ten aanzien van het technisch aspect van het waterbeleid ?

Hebben de rechtekking van de bocht van Bath en het graven van het Baalhoekkanaal in het raam van de met Nederland gesloten verdragen volgens de Regering een prioritaair karakter ?

Waarom werd geen enkel krediet uitgetrokken voor de bouw van een nieuw dok in de Antwerpse haven ?

Antwoord :

1) *Beheer van de dijken van het stroomgebied der Zeeschelde.*

Alvorens in detail te treden over het beheer van de dijken, geeft de Minister een zeer algemeen overzicht van de indeling van de waterlopen.

Il convient d'établir une première distinction fondamentale entre :

- A. les voies hydrauliques navigables.
- B. les cours d'eau non navigables.

Sont rangées sub A, les voies hydrauliques énumérées à l'arrêté royal du 15 octobre 1935 et suivants, relatifs aux voies hydrauliques navigables du Royaume. Elles relèvent du département des Travaux publics.

Sont rangés sub B, tous les cours d'eau non énumérés sub A.

Les cours d'eau non navigables sont à leur tour subdivisés en trois catégories, en vertu de la loi du 28 décembre 1967.

Sont classées dans la première catégorie, les parties des cours d'eau non navigables situées en aval du point où leur bassin couvre une superficie de 5 000 ha.

Sont classés dans la deuxième catégorie, les cours d'eau non navigables ou les parties de ceux-ci qui ne sont classés ni dans la première ni dans la troisième catégories.

Sont classés dans la troisième catégorie, les cours d'eau non navigables ou parties de ceux-ci situés en aval de leur source, aussi longtemps qu'ils n'ont pas atteint la limite de la commune où se trouve cette source. (La source correspond au point où le bassin couvre une superficie de 100 ha au moins.)

Les cours d'eau non navigables précités sont gérés par :

- le Ministère de l'Agriculture en ce qui concerne les cours d'eau non navigables de la première catégorie;
- les provinces en ce qui concerne les cours d'eau non navigables de la deuxième catégorie;
- les communes en ce qui concerne les cours d'eau non navigables de la troisième catégorie.

* * *

Si les rivières soumises aux marées appartiennent presque toutes à la catégorie des voies hydrauliques navigables, cela ne signifie pas pour autant que l'Etat soit propriétaire de l'ensemble des digues qui longent les voies hydrauliques. En effet, 70 % des digues appartiennent aux communes et autres pouvoirs subordonnés, aux polders, voire même à des particuliers. Il va sans dire que l'entretien des digues de l'Etat incombe à l'Etat. Ces digues sont en bon état d'entretien. Il en va différemment des digues appartenant aux particuliers, voire même de celles qui sont la propriété des communes. Le propriétaire riverain de la digue ne peut être contraint de payer les réparations nécessaires à la prévention de dégâts causés par les eaux. En l'occurrence, le propriétaire applique le principe selon lequel il n'y a pas lieu de se soucier de ce qui ne gêne pas.

La loi du 3 juin 1957 relative aux polders a mis fin à cette situation chaotique et a permis de projeter et d'élaborer une politique des digues, en ce sens que les polders existants ont été agrandis ou fusionnés avec d'autres polders, de sorte que les administrations des polders pouvaient disposer de ressources accrues pour l'exécution des travaux indispensables à la protection de la circonscription. En effet, chaque adhérent paie des « geschotten », c'est-à-dire des impôts en vue d'assurer le fonctionnement efficace des polders.

Par ailleurs, une très vieille et saine tradition veut que la responsabilité de l'entretien des digues incombe aux administrations publiques qui tirent elles-mêmes directement profit d'une conservation efficace de leurs di-

Vooreerst moet een onderscheid gemaakt worden tussen :

- A. de bevaarbare waterwegen.
- B. de onbevaarbare waterlopen.

Onder A zijn gerangschikt de waterwegen opgesomd in het koninklijk besluit van 15 oktober 1935 en volgende, betreffende de bevaarbare waterwegen van het Rijk. Ze worden beheerd door het departement van Openbare Werken.

Onder B zijn gerangschikt alle niet onder A vermelde waterlopen.

De onbevaarbare waterlopen worden op hun beurt bij de wet van 28 december 1967, onderverdeeld in drie categorieën.

In de eerste categorie worden gerangschikt de gedeelten van de onbevaarbare waterlopen stroomafwaarts van het punt waar hun waterbekken 5 000 ha bedraagt.

In de tweede categorie worden gerangschikt de onbevaarbare waterlopen of gedeelten ervan die noch in de eerste, noch in de derde categorie gerangschikt zijn.

In de derde categorie worden gerangschikt de onbevaarbare waterlopen of gedeelten ervan stroomafwaarts van hun oorsprong, zolang zij de grens niet hebben bereikt van de gemeente waar die oorsprong zich bevindt. (De oorsprong is het punt waarop het waterbekken ten minste 100 ha bedraagt.)

De voormelde onbevaarbare waterlopen worden beheerd door :

- het Ministerie van Landbouw, wat betreft de onbevaarbare waterlopen van de eerste categorie;
- de provincies, wat betreft de onbevaarbare waterlopen van de tweede categorie;
- de gemeenten, wat betreft de onbevaarbare waterlopen van de derde categorie.

* * *

De aan tij onderhevige rivieren behoren bijna alle tot de bevaarbare waterwegen. Dit betekent niet dat de Staat eigenaar zou zijn van alle dijken van de waterwegen. 70 % van de dijken behoren immers toe aan gemeenten en andere ondergeschikte besturen, aan polders en zelfs aan particulieren. De Staatsdijken moeten vanzelfsprekend onderhouden worden door de Staat. Ze bevinden zich in een goede staat van onderhoud. Anders is het gesteld met dijken die toebehoren aan particulieren en zelfs gemeenten. Men kan de aangelande eigenaar van de dijk niet dwingen de nodige herstellingen te bekostigen ter voorkoming van waterschade. Hier geldt het principe : « Wie niet deert, niet keert ».

De wet van 3 juni 1957 op de polders heeft een einde gemaakt aan die chaotische toestand en heeft het mogelijk gemaakt een dijkpolitiek te ontwerpen en uit te bouwen, in die zin dat bestaande poldergebieden werden uitgebreid of met andere gefusioneerd, derwijze dat de polderbesturen over meer financiële middelen konden beschikken voor de uitvoering van werken ter beveiliging van het gebied. Alle ingelanden betalen immers geschotten, dit zijn belastingen voor de goede werking van de polders.

Het ligt immers in de lijn van een zeer oude en goede traditie de verantwoordelijkheid voor het onderhoud van de dijken over te laten aan deze openbare besturen die zelf rechtstreeks de voordelen halen uit een degelijke

gues et qui, en cas de danger imminent, peuvent organiser des services de garde et intervenir lorsque la force des eaux menace d'occasionner des brèches.

Grâce à cette extension et à ces fusions, une très grande partie des digues privées ont été intégrées aux polders. De nombreuses fusions ont été opérées depuis la création de l'Office central d'études des polders, office qui relève de l'Administration des Voies hydrauliques.

En principe, le constat des travaux nécessaires appartient aux polders mêmes, lesquels doivent également assurer leur financement. S'il s'agit de travaux d'amélioration, l'Etat, la province et la commune prêtent généralement leur concours par l'octroi de subsides. Les subsides de l'Etat sont à charge du budget de l'Agriculture.

La nouvelle loi relative aux polders a également instauré une innovation importante : dans les circonscriptions soumises à la loi relative aux polders, le Ministre des Travaux publics peut prescrire toutes mesures par arrêté royal et ordonner d'office tous travaux lorsque l'intérêt général de cette mesure est établi.

Lorsque les administrations des polders démontrent qu'elles disposent de ressources insuffisantes pour exécuter les travaux nécessaires aux digues principales le long d'un cours d'eau navigable, il est d'usage que le Ministre des Travaux publics édicte un arrêté royal et fasse même exécuter d'office les travaux à charge de son budget.

Ainsi, dans le passé, de nombreuses digues ont-elles été renforcées et exhausées. En considération des montants importants nécessités par ces travaux aux digues, il faut plusieurs années pour mener à son terme le renforcement des digues.

Tel est le cours normal des choses.

Lorsque survient une catastrophe, l'administration dispose depuis le mois de juillet 1962 d'« Instructions pour le déclenchement du Plan de mobilisation en cas de danger d'inondations dans le bassin de l'Escaut et dans la région du littoral ».

Ce plan de mobilisation initial comportait une action combinée de la part de l'Administration des Voies hydrauliques, des services provinciaux, de l'armée, de la gendarmerie, des administrations communales et des administrations des polders.

Au fil des ans, ce plan de mobilisation a subi de nombreuses modifications pratiques, chaque fois que les circonstances l'exigeaient. Ainsi, la création de la protection civile au moins de juin 1971 constitua une modification importante.

De nouvelles « Instructions en cas de raz-de-marée » ont été élaborées (première édition juin 1974, deuxième édition juillet 1975).

Bien évidemment, les instructions adaptées émanant du Ministère des Travaux publics ne lient que les services précités dudit Ministère. Néanmoins, la brochure a été distribuée à l'ensemble des administrations et services des régions menacées d'inondations (administrations et services de l'Etat, des provinces, des villes, des communes, des polders, parastatiques et portuaires).

Les instructions, qui ont été examinées avec les services susmentionnés et librement acceptées par ces derniers, se subdivisent comme suit :

1. Services et avis d'avertissement.
2. Renseignements.
3. Surveillance.
4. Réparation des dégâts.

instandhouding van de dijken en die, bij dreigend gevaar, bewakingsdiensten kunnen organiseren en inspringen wanneer bressen dreigen te ontstaan.

Door die uitbreiding en die fusions werd een zeer groot deel van de particuliere dijken in polderverband opgenomen. Ettelijke fusions werden doorgevoerd sedert de oprichting van de Centrale Studiedienst voor de Polders, behorend tot het Bestuur der Waterwegen.

In beginsel behoort de vaststelling van de uit te voeren werken aan de polder zelf, die ook moet instaan voor de financiering. Wanneer het gaat om werken tot verbetering dragen de Staat, de provincie en de gemeente meestal bij tot het verlenen van toelagen. De Rijkstoelagen bezwaren de begroting van Landbouw.

De nieuwe polderwet heeft ook een belangrijke innovatie ingevoerd : in de gebieden die aan de polderwet onderworpen zijn, kan de Minister van Openbare Werken bij koninklijk besluit elke maatregel voorschrijven en ambtshalve alle werken bevelen wanneer het algemeen belang van deze maatregel vaststaat.

Wanneer de polderbesturen aantonen over onvoldoende financiële middelen te beschikken om de noodzakelijke werken uit te voeren aan de hoofdlijnen langs een bevaarbare waterloop, is het gebruikelijk de Minister van Openbare Werken een koninklijk besluit uitlokt en zelfs de werken ambtshalve doet uitvoeren en de kosten ten laste neemt van zijn begroting.

In het verleden werden dan ook reeds talrijke dijken versterkt en verhoogd. Gezien de belangrijke bedragen die deze dijkwerken opslorpen neemt de uitvoering van de versterking van de dijken verschillende jaren in beslag.

Dit is de gang van zaken in normale omstandigheden.

Wanneer zich noodtoestanden voordoen, beschikt het bestuur sinds juli 1962 over een « Handleiding voor het in werking treden van het Mobilisatieplan in geval van overstromingsgevaar in het Scheldebekken en aan de Kust ».

Dit oorspronkelijk mobilisatieplan omvatte een gecombineerde actie van het Bestuur der Waterwegen, de provinciale diensten, het leger, de Rijkswacht, de gemeentebesturen en de polderbesturen.

Dit mobilisatieplan heeft in de loop der jaren vele praktische wijzigingen ondergaan, telkens wanneer de omstandigheden dit noodzakelijk maakten. Een voorname wijziging betrof het oprichten van de burgerlijke bescherming in juni 1971.

Een nieuwe handleiding « Onderrichtingen bij optreden van Stormtij » werd opgemaakt (eerste druk in juni 1974; tweede druk in juli 1975).

Deze aangepaste onderrichtingen die uitgaan van het Ministerie van Openbare Werken zijn uiteraard slechts bindend voor de vernoemde diensten van dit Ministerie. Nochtans werd de brochure verspreid onder alle besturen en diensten van de door het water bedreigde gebieden (Rijks-, provincie-, stads-, gemeente-, polder-, parastatale en havenbesturen en diensten).

De onderrichtingen, die met alle vermelde diensten werden besproken en door deze vrij werden aanvaard, zijn onderverdeeld als volgt :

1. Waarschuwingsdiensten en -berichten.
2. Inlichtingen.
3. Bewaking.
4. Herstel van de schade.

Les trois premiers points ne requièrent pas de commentaire. En effet, tout un chacun connaît le système des télégrammes d'avertissement.

Le quatrième point signifie qu'en cas de situation catastrophique, l'Etat ne s'inquiète pas de savoir qui est propriétaire de la digue, pas plus qu'il ne se préoccupe des règlements juridiques et administratifs; en revanche, il prend immédiatement lui-même l'initiative de combattre le désastre. Il fait appel à des entrepreneurs et mobilise l'armée pour entamer les travaux de réparation. Il a fallu convaincre la Cour des comptes de la nécessité de cette manière d'agir, qui impose à la communauté de lourdes charges financières. La distinction de « propriétaire » figure encore dans les instructions du plan de mobilisation du mois de juillet 1962.

2) *Accords relatifs à Bath et Baalhoek.*

Pour ce qui concerne lesdits accords, l'Administration des Voies hydrauliques est uniquement informée de ce qu'un accord a été conclu entre les délégations belges et néerlandaises au sujet des textes du projet.

Les dénominations exactes de ces accords sont les suivantes :

1. Accord conclu entre le Royaume des Pays-Bas et le Royaume de Belgique « concernant l'amélioration du chenal de l'Escaut aux abords du coude de Bath ».

2. Accord conclu entre le Royaume des Pays-Bas et le Royaume de Belgique « concernant la réalisation du canal de Baalhoek ».

3) *Nouvelle darse au port d'Anvers.*

Il convient de rappeler que les travaux relatifs à la construction d'une nouvelle darse portuaire à l'est de la darse de canal B2 — première phase — ont été adjugés à la S. A. Socol, de Bruxelles, qui, par adjudication publique en date du 12 décembre 1974 (cahier des charges n° 6030), a présenté la soumission régulière la plus basse d'un montant de 322 659 988 F (T. V. A. comprise).

Par ordre de service délivré par la ville d'Anvers, l'adjudicataire a été invité à entamer les travaux le 4 juillet 1975 et à les achever dans un délai de 250 jours ouvrables, soit pour le 1^{er} juillet 1976.

Compte tenu des jours de chômage pour cause d'intempéries ou de leurs séquelles, des jours de congé annuels, ainsi que d'une certaine prolongation des délais impartis, prolongation ne pouvant pour des travaux d'une telle envergure jamais être entièrement évitée, la mise en place devrait plutôt être prévue pour la fin de 1976.

Compte tenu du crédit global prévu pour 1976 par l'Administration des Voies hydrauliques, il est assez logique qu'il n'était pas possible de retenir tous les travaux projetés par la ville d'Anvers. Ainsi, la priorité a été accordée notamment au deuxième pont qui est appelé à enjambrer l'écluse Van Cauwelaert et dont la construction est attendue depuis longtemps, ainsi qu'à la centralisation de l'équipement électromécanique qui sera adjugé en février.

La continuité de la construction de la nouvelle darse sera toutefois assurée en adjudicant la deuxième phase dès la fin de 1976 et en prévoyant la possibilité d'arrêter le montant nécessaire en 1977.

De cette manière, les travaux de la deuxième phase pourront succéder, normalement et sans interruption, à ceux de la première phase.

De eerste drie punten hoeven geen commentaar. Ieder kent het systeem van waarschuwendende telegrammen.

Het vierde punt betekent dat de Staat zich, in nood-situaties, niet bekommert wie de eigenaar is van de dijk, noch om de juridische en administratieve reglementen, maar onmiddellijk zelf het initiatief neemt om de ramp te bestrijden. Het zet aannemers in en roept de hulp van het leger in voor de herstelwerken. Het Rekenhof is moeten overtuigd worden van de noodzaak van dit optreden dat zware financiële lasten legt op de gemeenschap. In de onderrichtingen van het mobilisatieplan van juli 1962 komt het onderscheid van « eigenaar » nog voor.

2) *Overeenkomsten Bath en Baalhoek.*

Inzake voormelde overeenkomsten is het Bestuur der Waterwegen er enkel van op de hoogte dat een akkoord werd bereikt over de ontwerp-teksten tussen de Belgische en Nederlandse delegaties.

De juiste benamingen van deze overeenkomsten luiden als volgt :

1. Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België « betreffende de verbetering van de vaarweg door de Schelde nabij het nauw van Bath ».

2. Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België « betreffende de tot standkoming van het Baalhoekkanaal ».

3) *Nieuw havendok in de haven van Antwerpen.*

Er zij aan herinnerd dat de werken voor het aanleggen van een nieuw havendok ten oosten van het kanaldok B2 — eerste fase — werden toegewezen aan de N. V. Socol te Brussel, die bij openbare aanbesteding van 12 december 1974 (bestek n° 6030) de laagste regelmatige inschrijving ingediend heeft ten bedrage van 322 659 988 F (B. T. W. inbegrepen).

In het door de stad Antwerpen afgeleverd dienstbevel werd de aannemer verzocht de werken aan te vatten op 4 juli 1975 en deze te voltooien binnen een termijn van 250 werkdagen, hetzij tegen 1 juli 1976.

Rekening houdend met de verletdagen voor slecht weder of de gevolgen ervan en de jaarlijkse verlofdagen, alsook met enige termijnverlenging die bij dergelijke grote werken nooit volledig kan worden vermeden, mag de oplevering eerder worden voorzien op het einde van 1976.

Rekening houdend met het total krediet dat in 1976 voor het Bestuur der Waterwegen in het vooruitzicht wordt gesteld, konden dan ook niet alle door de stad Antwerpen beoogde werken worden in aanmerking worden genomen. Prioriteit werd o.a. gegeven aan de lang verwachte tweede brug over de Van Cauwelaertsluis en het centraliseren van de electromechanische uitrusting die wordt aanbesteed in februari.

De continuïteit in de bouw van het nieuw havendok zal echter worden verzekerd door de tweede fase reeds einde 1976 in aanbesteding te geven met de mogelijkheid het bedrag vast te leggen in 1977.

De werken van de tweede fase zullen op deze manier normaal en zonder onderbreking kunnen volgen op deze van de eerste fase.

Question :

Les conclusions provisoires du Comité supérieur de contrôle concernant les travaux de Zeebrugge font état d'une indemnité de 581 millions de F en faveur de l'entreprise. L'auteur du projet doit donc endosser une certaine responsabilité.

Cette solution a-t-elle été imposée à l'administration ou en a-t-elle pris l'initiative ?

Quelle est l'estimation du montant total des travaux à Zeebrugge et des dégâts causés aux habitations ?

Ces dégâts devraient être indemnisés rapidement, éventuellement au moyen d'avances.

Réponse :

1) Le projet initial de l'écluse de Zeebrugge a été établi par l'Administration des Voies hydrauliques, Service du Littoral.

2) Le cahier des charges a été approuvé le 8 septembre 1971;

3) l'adjudication a été ouverte le 21 septembre 1971;

4) les soumissions ont été ouvertes le 21 octobre 1971;

5) le Ministre de l'époque avait fixé l'adjudication définitive au 29 octobre 1971 (date d'approbation de la soumission Sogetra).

La soumission approuvée s'éleva à 1 558 349 018 F (T. V. A. comprise, prix du mois d'octobre 1971).

Pendant l'exécution des travaux, les comptes suivants ont été établis et approuvés d'office :

Compte n° 1	78 983 858 F	(T. V. A. comprise).
Compte n° 2	9 797 968 F	
Compte n° 3	51 796 237 F	
Compte n° 4	30 919 733 F	
Compte n° 5	1 029 414 F	
Compte n° 6	532 090 F	(pour compte de T. V. Z. A. K.).

Compte n° 7 26 862 874 F

Compte n° 8 102 544 194 F

Compte n° 9 - 161 283 F (compte en moins).

A l'heure actuelle, la soumission initiale a été exécutée pour un montant de 1 170 millions de F, en ce compris 220 millions de F à titre de révisions de prix, ainsi que la T. V. A.

Ainsi, la soumission Sogetra touche pratiquement à sa fin.

L'acte additionnel établi au nom de la T. V. Sogetra-S. B. B. M. pour la construction d'une nouvelle écluse (travaux de mise en conduit exécutés dans le cadre de la soumission initiale Sogetra) s'élève à 2,5 milliards de F (valeur au 1^{er} avril 1975), T. V. A. comprise. Ce montant est toutefois à majorer de 4,2 % pour frais d'études.

Le montant global de l'avenant s'élève ainsi à 2 milliards 592 000 000 de F.

Il convient de faire remarquer que, dans l'entretemps, un montant de 400 millions de F a été versé à Sogetra, à titre d'avance sur indemnités éventuels.

Le Comité supérieur de Contrôle a fixé l'indemnité à 581 millions, sur la base des éléments dont il disposait et a accepté que ce montant soit révisé à la lumière d'éléments dont ce Comité ne disposait pas encore.

Conformément aux principes agréés par le Comité et compte tenu d'éléments supplémentaires, le Conseil ministériel devra se prononcer prochainement sur la proposition de soumettre l'affaire à nouveau au Comité, en vue d'imputations supplémentaires.

Vraag :

De voorlopige conclusies van het Hoog Comité van Toezicht m.b.t. de werken te Zeebrugge maken gewag van een vergoeding van 581 miljoen F ten gunste van de onderneming. De auteur van het ontwerp is dus in zekere zin aansprakelijk.

Werd deze oplossing aan de administratie opgedrongen of heeft deze er zelf het initiatief toe genomen ?

Op hoeveel wordt het totaal bedrag geraamd van de werken te Zeebrugge en van de schade die aan de woningen werd aangericht ?

Die schade zou spoedig moeten worden vergoed, eventueel door middel van voorschotten.

Antwoord :

1) Het oorspronkelijk ontwerp van de sluis van Zeebrugge werd opgemaakt door het Bestuur der Waterwegen, Dienst der Kust;

2) Het bestek werd goedgekeurd op 8 september 1971;

3) De aanbesteding werd uitgeschreven op 21 september 1971;

4) De aanbiedingen werden geopend op 21 oktober 1971;

5) De toenmalige Minister besliste de toewijzing op 29 oktober 1971 (datum van goedkeuring van de inschrijving Sogetra).

De goedgekeurde inschrijving bedroeg 1 588 349 018 F (B. T. W. inbegrepen — prijs oktober 1971).

In de loop van de uitvoering werden volgende verrekeningen opgemaakt en ambtshalve goedgekeurd :

Verrekening n° 1 78 983 858 F (B. T. W. inbegrepen).

Verrekening n° 2 9 797 968 F

Verrekening n° 3 51 796 237 F

Verrekening n° 4 30 919 733 F

Verrekening n° 5 1 029 414 F

Verrekening n° 6 532 090 F (voor rekening van T. V. Z. A. K.).

Verrekening n° 7 26 862 874 F

Verrekening n° 8 102 544 194 F

Verrekening n° 9 - 161 283 F (verrekening in min).

De oorspronkelijke aanneming is momenteel uitgevoerd voor een bedrag van 1 170 miljoen F waarin begrepen 220 miljoen F voor prijsherzieningen, alsook de B. T. W.

De aanneming Sogetra loopt hiermee praktisch ten einde.

De bijakte opgemaakt op naam van de T. V. Sogetra-S. B. B. M. voor de bouw van de nieuwe sluis (inkokeringswerken uitgevoerd in het raam van de oorspronkelijke aanneming Sogetra) bedraagt 2,5 miljard F (waarde 1 april 1975), B. T. W. inbegrepen. Dit bedrag dient evenwel nog te worden vermeerderd met 4,2 % voor studiekosten.

Het globaal bedrag van de bijakte beloopt aldus 2 miljard 592 000 000 F.

Er zij opgemerkt dat ondertussen aan Sogetra een bedrag van 400 miljoen uitbetaald werd als voorschot op gebeurlijke vergoedingen.

Het Hoog Comité van Toezicht heeft de vergoeding vastgesteld op 581 miljoen op grond van de gegevens die in zijn bezit waren en aanvaardt dat deze som zou herzien worden aan de hand van elementen waarover het Comité niet beschikte.

Op grond van de door het Comité aanvaarde beginselen en rekening houdend met bijkomende gegevens zal de Ministerraad zich eerstdaags moeten uitspreken over het voorstel om de zaak opnieuw voor te leggen aan het Comité met het oog op bijkomende verrekeningen.

Actuellement, le total des engagements relatifs aux deux soumissions s'élève à 4 051 846 814 F, en couverture de l'exécution des travaux de mise en conduit, des travaux aux écluses et des imputations, de même que des frais d'études et de la T. V. A., mais à l'exclusion du montant précité de 400 millions de F.

Question :

Où en est la situation actuelle en ce qui concerne le canal de poussage Oelegem-Zandvliet ?

Réponse :

Les importantes implantations industrielles existant, le long du canal Albert, sur le territoire des communes de Merksem et Schoten interdisent pratiquement l'élargissement de ce canal entre Wijnegem et Anvers en vue de l'adapter à la grande navigation poussée de 9 000 tonnes.

Seules quelques adaptations locales du canal Albert peuvent être effectuées sans devoir procéder à des expropriations importantes et onéreuses.

A l'issue d'études détaillées relatives aux diverses possibilités en matière de tracé et d'environnement, il est apparu que l'aménagement du canal de dérivation Oelegem-Zandvliet constitue la seule solution possible et acceptable en vue de réaliser une liaison entre le canal Albert élargi, ou en amont d'Anvers, et l'Escaut, liaison adaptée à la grande navigation poussée.

Certains milieux ont cependant formulé plusieurs objections à l'encontre de l'exécution projetée de cette nouvelle voie hydraulique.

Ces objections portent principalement sur les conséquences éventuelles d'un abaissement de la nappe d'eau souterraine dans la zone du canal prévu.

Afin d'examiner le bien-fondé de ces objections, ainsi que d'autres, et de rechercher le cas échéant les solutions propres à éliminer les inconvénients dénoncés, des études spéciales complémentaires ont été entreprises.

Les résultats de ces études visant à préserver la nappe d'eau souterraine dans la zone du canal de poussage projeté ne sont pas encore complètement connus à l'heure actuelle.

Les résultats partiels permettent néanmoins de conclure qu'il est possible de limiter en tout cas à une bande très étroite le long des deux rives du canal les conséquences défavorables pour la nappe d'eau souterraine.

En attendant les résultats définitifs, il a été décidé de surseoir provisoirement à toutes les adjudications et à tous les travaux.

Question :

Où en est l'avancement des travaux de l'écluse sur la rive gauche de l'Escaut à Anvers ?

Réponse :

Bien qu'il soit permis d'affirmer que les travaux de génie civil approchent de leur terme, il ne peut néanmoins en être conclu que l'écluse pourra être mise en service sous peu. Les travaux connexes, les ponts levants, l'équipement électromécanique et les murs de quai du chenal d'accès à l'écluse doivent également être terminés avant de pouvoir mettre celle-ci en service. La date prévue à cette fin se situe en automne 1977.

Parallèlement, les travaux terrestres ne sont pas négligés : la voirie destinée aux industries est en cours d'aménagement et les tunnels (routier et ferroviaire) sous le premier bassin du canal sont en cours d'exécution. En ce qui concerne

De totale vastlegging voor de twee aannemingen beloopt voor het ogenblik 4 051 846 814 F, tot dekking van de kosten van de uitvoering van de inkokeringswerken, de sluiswerken en verrekeningen, alsook van studiekosten en B. T. W., doch met uitsluiting van het hiervoor genoemd bedrag van 400 miljoen F.

Vraag :

Wat is de huidige stand van zaken wat betreft het duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet ?

Antwoord :

De bestaande belangrijke industrievestigingen langs het Albertkanaal op het grondgebied van de gemeenten Merksem en Schoten, hebben tot gevolg dat een verbreding van het kanaal tussen Wijnegem en Antwerpen om het bevaarbaar te maken voor de grote duwvaart van 9 000-ton praktisch onmogelijk is.

Slechts enkele plaatselijke aanpassingen van het Albertkanaal kunnen uitgevoerd worden zonder dat tot belangrijke en dure onteigeningen moet worden overgegaan.

Na grondige studies van de verschillende mogelijkheden qua tracé en milieu, is gebleken dat het aanleggen van het omleidingskanaal Oelegem-Zandvliet de enig mogelijke en aanvaardbare oplossing biedt om een verbinding te realiseren tussen het verbreed Albertkanaal of opwaarts van Antwerpen en de Schelde, welke geschikt is voor de bedoelde grote duwvaart.

Tegen de voorgestelde en geplande uitvoering van deze nieuwe waterweg werden nochtans in bepaalde middens, meerdere bezwaren geformuleerd.

Deze bezwaren hebben in hoofdzaak betrekking op de eventuele gevolgen van een grondwaterverlaging in de betrokken kanaalzone.

Teneinde de gegrondheid van deze en andere bezwaren te onderzoeken en eventueel de oplossingen uit te werken om de aangeklaagde ongunstige invloeden ervan op te vangen, werden bijkomende studies aangevat.

De resultaten van deze studies tot het beheersen van de grondwaterstand binnen het gebied van het geplande duwvaartkanaal, zijn tot op heden nog niet volledig gekend.

Uit de gedeeltelijke resultaten kan evenwel worden afgeleid dat de mogelijkheid bestaat de nadelige gevolgen voor de grondwaterstand alleszins te beperken tot een zeer smalle strook langs de beide kanaaloevers.

In afwachting van de definitieve resultaten werd beslist alle onteigeningen en werken voorlopig stop te zetten.

Vraag :

Wat is de huidige stand van zaken in verband met de uitbouw van de sluis op de linker Scheldeoever te Antwerpen ?

Antwoord :

Hoewel kan worden beaamd dat de werken van de burgerlijke bouwkunde hun voltooiing naderen, kan hieruit toch niet worden afgeleid dat de sluis heel kortelings zulks in gebruik zal worden genomen. De aanverwante werken, de wipbruggen, de elektro-mechanische uitrusting en de kaaimuren van de toegangseul tot de sluis moeten ook klaar zijn vooraleer de sluis kan worden in gebruik genomen. Als streefdatum hiervoor kan men het najaar 1977 vooropzetten.

Parallel hiermee worden de werken van de landzijde niet verwaarloosd. De wegenis voor de industrieën wordt aangelegd, de tunnels onder het eerste kanaaldok (voor baan- en spoorweg) zijn in volle uitvoering. Inzake baggerwer-

les travaux de dragage pour les bassins, cinq ordres de service ont déjà été attribués jusqu'en 1975, à la combinaison de Kallo.

Il est prévu, cette année, de lancer les ordres de service 6 et 7. A l'issue de ceux-ci, tous les travaux préparatoires auront été attribués, de sorte que, pour la fin de l'année, les engins lourds pourront être mis en service en vue du dragage des bassins.

L'ensemble des crédits disponibles ne permet pas un travail plus intense.

Question :

Quelles sont les prévisions en ce qui concerne l'existence future du Service de Développement de la Rive gauche de l'Escaut si le plan du Ministre Chabert relatif au statut de gestion de la Rive gauche de l'Escaut, à hauteur d'Anvers, devient définitif ?

Réponse :

Avant d'envisager de donner une autre affectation au Service de Développement de la Rive gauche de l'Escaut, il convient d'attendre le régime qui sera adopté en ce qui concerne le statut de gestion précité.

Il est cependant certain que, même s'il était décidé que l'Administration des Voies hydrauliques serait déchargée de toutes les études et de l'exécution de travaux sur la rive gauche, le service d'exécution devrait en tout cas assurer, pendant plusieurs années encore, un transfert parfait et, conjointement avec les entrepreneurs, la bonne fin des travaux en cours. Il est cependant peu probable que l'Administration (voir d'ailleurs aussi la rive droite d'Anvers) n'assurerait pas l'exécution des grands ouvrages d'art.

Par ailleurs, la nouvelle zone portuaire se situera, après le creusement du canal de Baalhoek, de part et d'autre d'une voie navigable internationale qui ne pourra pas être intégrée sans plus au port.

Ces quelques remarques suffisent à montrer qu'il est trop tôt pour donner dès à présent une réponse à la question posée.

Question :

Un crédit de 10 millions est prévu à l'article 63.19 pour la construction du complexe d'entrepôts d'Anvers.

Ce montant paraît insuffisant, car le coût de la construction s'élèvera à 140 millions.

Réponse :

Les crédits prévus à cet article depuis 1971 n'ont été engagés que partiellement, de sorte qu'un montant supérieur à 167 millions reste disponible en 1976.

On trouve ci-après le tableau des crédits et des engagements.

**Art. 63.19 — Subside à la ville d'Anvers
pour la construction d'un complexe d'entrepôts.**

	Crédits prévus au budget	Engagements
1971	79 000 000	64 021 883
1972	70 000 000	4 740 377
1973	50 000 000	2 688 823
1974	30 000 000	—
1975	15 000 000	36 379
1976	10 000 000	—
		71 487 462

Transfert 1975-1976 : 157 534 421.

Disponible en 1976 : 167 534 421.

ken voor de dokken werden tot 1975 reeds vijf dienstbevelen opgedragen aan de combinatie Kallo.

Dit jaar wordt voorzien dienstbevel 6 en 7 uit te vaardigen. Met deze dienstbevelen zullen alle voorbereidende werkzaamheden opgedragen zijn zodat op het einde van dit jaar de zware tuigen zullen kunnen worden ingezet voor het baggeren van de dokken.

De globaal ter beschikking gestelde kredieten laten niet toe intenser te werken.

Vraag :

Welke zijn de vooruitzichten voor het verder bestaan van de Dienst Ontwikkeling Linker Scheldeover indien het plan van Minister Chabert, betreffende het beheersstatuut van de linker Scheldeover ter hoogte van Antwerpen, definitief wordt aangenomen ?

Antwoord :

Vooraleer gedacht wordt aan een andere bestemming voor de Dienst Ontwikkeling van Linker Scheldeover, moet worden afgewacht welke regeling inzake het beheersstatuut zal worden getroffen.

Het is evenwel zeker dat de uitvoeringsdienst zelfs indien werd beslist dat het Bestuur der Waterwegen zou worden ontlast van alle studie en uitvoering op de linkeroever, in ieder geval gedurende nog verschillende jaren in stand zal moeten worden gehouden om een perfecte overgang mogelijk te maken en de lopende opdrachten met de aannemers af te werken. Het is evenwel weinig waarschijnlijk dat het Bestuur (zie trouwens ook de rechteroever te Antwerpen) niet zou instaan voor de uitvoering van grote kunstwerken.

Na het graven van het Baalhoekkanaal, zal het nieuwe havengebied gelegen zijn aan weerszijden van een internationale vaarweg, die niet zonder meer in de haven zal kunnen worden ingelijfd.

Deze enkele losse bemerkingen volstaan om aan te tonen dat het te vroeg is om reeds een antwoord te kunnen geven op de gestelde vraag.

Vraag :

Op artikel 63.19 word slechts een krediet van 10 miljoen uitgetrokken voor de bouw van een pakhuizencomplex te Antwerpen.

Dat bedrag lijkt ontoereikend aangezien de bouw 140 miljoen zal kosten.

Antwoord :

De op dat artikel sedert 1971 uitgetrokken kredieten werden slechts gedeeltelijk vastgelegd, zodat er in 1976 nog meer dan 167 miljoen beschikbaar blijft.

Hieronder volgt de tabel van de kredieten en de vastleggingen.

**Art. 63.19 — Toelage aan de Stad Antwerpen
voor de bouw van een pakhuizencomplex.**

	Kredieten voorzien op de begroting	Vastleggingen
1971	79 000 000	64 021 883
1972	70 000 000	4 740 377
1973	50 000 000	2 688 823
1974	30 000 000	—
1975	15 000 000	36 379
1976	10 000 000	—
		71 487 462

Overdracht 1975-1976 : 157 534 421.

Beschikbaar in 1976 : 167 534 421.

Question :

Des déversements de sable doivent être faits d'urgence sur la plage de Knokke-Heist, encore avant le début de la saison touristique. Quelles sont les prévisions en ce qui concerne le canal du Nord ?

Quand le port de Zeebrugge sera-t-il achevé (arrière-port, avant-port et port de pêche) ?

Quand le canal Gand-Bruges-Ostende sera-t-il adapté ?

Réponse :

En réponse à des questions parlementaires, le Ministre a déjà commenté en détail la lutte contre le désensablement de l'Oostkust.

Comme il l'a répété à plusieurs reprises, il a l'intention de faire procéder à bref délai à un ensablement artificiel de la plage du Vosseslag.

Les services compétents sont actuellement occupés à régler les problèmes techniques et administratifs qui s'y rapportent. En effet, il y a lieu notamment de trouver du sable qui convienne à ces travaux. Il faut en outre obtenir, de la part de l'Administration des Mines, l'autorisation d'excaver ce sable.

Cela suppose l'accord du Ministère de l'Agriculture (Pêche maritime) et du Ministère des Communications (Administration de la Marine). Le département des Travaux publics n'a donc pas les mains entièrement libres et tout ne peut se faire en un tournemain.

Il s'agit, en l'occurrence, de l'essai d'une technique nouvelle à cet endroit du littoral; en effet, il n'existe pas de solution générale : chaque endroit constitue un cas d'espèce.

Il est évident qu'on ne peut s'attendre à ce que tout le sable déversé demeure sur place. Les prochaines tempêtes en déplaceront une partie vers les plages voisines, où il sera également utile. Les déversements de sable entraîneront en premier lieu un exhaussement local de la plage, qui constituera un tampon contre les attaques futures de la mer. Ils contribueront, en outre, à reformer les dunes nivelées.

En ce qui concerne la partie Knokke-Heist, 800 mètres de digues maritimes ont été définitivement renforcées sur la plage en 1974-1975, y compris les plantations et les bermes protectrices; en outre, des travaux analogues sont encore en cours d'exécution sur 650 mètres de plage. Ces travaux ont été adjugés en 1975.

Par ailleurs, l'Appelzakkuil est progressivement comblé au moyen de matières de dragage provenant du Scheur, en attendant de pouvoir fermer l'issue orientale de cette fosse au moyen d'un barrage sous-marin.

Deux nouveaux épis sont également en cours d'exécution à Ostende-Raversijde.

Pour comprendre ce que l'on attend de ces travaux, il convient de décrire brièvement ce qui se passe en cas de tempête.

Les grandes vagues se brisent sur la plage et emportent le sable.

Ce sable se dépose en grande partie sous la laisse de basse mer. Une autre partie est immédiatement entraînée par le cheminement littoral ou est emportée en zig-zag le long du trait de côte par les vagues obliques.

Il en ressort que, pour une plage dont l'alimentation continue n'est pas coupée, la situation est finalement moins grave que dans le cas contraire.

Il s'agit en fait, par une construction appropriée, de maintenir sur place le sable normalement emporté sous la laisse de basse mer et de recueillir le sable entraîné par le cheminement littoral, d'autant plus que, grâce à une mer plus calme et à des directions de vent plus favorables, ce sable déposé est à nouveau repoussé vers la plage supérieure après la tempête.

Vragen :

Op het strand van Knokke-Heist moeten onverwijd zandstortingen gebeuren, nog vóór het toeristische seizoen, een aanvang neemt.

Welke zijn de vooruitzichten inzake het Noorderkanaal ?

Wanneer zal de haven van Zeebrugge uitgebouwd worden (achter-, voor- en visserijhaven) ?

Wanneer zal het kanaal Gent-Brugge-Oostende aangepast worden ?

Antwoord :

Op mondelinge parlementaire vragen is de Minister uitvoerig ingegaan op het probleem van de bestrijding van de ontzanding van de oostkust.

Zoals reeds herhaaldelijk is gezegd ligt het in zijn bedoeling binnenkort over te gaan tot een kunstmatige voeding van het strand aan de Vosseslag.

De bevoegde diensten zijn momenteel bezig met de regeling van de technische en administratieve problemen die hiermee verband houden. Er moet o.m. naar zand geprospecteerd worden dat geschikt is voor die werken. Ook moet de toelating bekomen worden van het Mijnwezen om dat zand te mogen uitbaggeren.

Zulks veronderstelt het akkoord van het Ministerie van landbouw (Zeevisserij) en van het Ministerie van Verkeer (Zeezeven). Het departement van Openbare Werken heeft dus de handen niet helemaal vrij en alles kan niet in een handomdraai gebeuren.

Het gaat hier om een nieuwe techniek die op deze plaats van de kust wordt beproefd; een algemeen recept bestaat er immers niet : iedere plaats is een speciaal geval.

Vanzelfsprekend mag niet verwacht worden dat al het opgespoten zand aldaar ter plaatse zal blijven liggen. De volgende stormen zullen het gedeeltelijk verplaatsen en verspreiden over naburige stranden; aldaar zal het ook zijn nut hebben. Het opgespoten zand zal vooreerst ter plaatse het strand verhogen en een buffer vormen tegen komende aanvallen van de zee. Verder zal het bijdragen tot het hervormen van het weggeslagen duin.

Wat het gedeelte Knokke-Heist betreft, werden in 1974-1975 aldaar 800 str. m. zeedijken definitief versterkt, m.i.v. nieuwe beschoeiingen en plasbermen; bovendien zijn thans nog 650 str. m. in uitvoering. Deze laatste werken werden in 1975 aanbesteed.

De Appelzakkuil wordt daarenboven geleidelijk aan aangevuld met baggerspecie uit het Scheur, in afwachting dat de oostelijke uitloop van deze kuil kan worden afgegrensd met een onderzeese dam.

Twee nieuwe strandkribben zijn te Oostende-Raversijde ook nog in uitvoering.

Om te begrijpen wat van die werken verwacht wordt, moet men zeer in het kort beschrijven wat bij stormweer gebeurt.

De aanlopende zware golven breken op het strand en malen het zand weg.

Dit zand komt grotendeels terecht kort onder de laagwaterlijn; een ander gedeelte wordt door de kustdrift onmiddellijk meegesleept, of wordt door de schuin oplopende golven in een zigzag-beweging langs de kustlijn verplaatst.

Hieruit blijkt dat voor een strand waarvan de continue voeding niet afgesneden is de toestand ten slotte zo erg niet is dan in het tegenovergesteld geval.

Het komt er nu op aan door een aangepaste constructie het zand dat onder de laagwaterlijn terecht komt ter plaatse te houden, en het zand dat op drift gaat op te vangen, te meer daar na de storm, dank zij de kalmere zee en gunstiger windrichtingen dit afgezakte zand terug naar het hoger strand gestuwd wordt.

La plage supérieure a généralement une pente plus accusée que l'estran, ce qui implique qu'elle se trouve dans une situation d'instabilité dès qu'elle est recouverte par l'eau. Ce phénomène explique les abaissements importants du niveau de la plage en de nombreux endroits et les « murs » verticaux au pied des dunes non protégées.

Les épis ont, en outre, comme utilité de briser la violence des vagues obliques et de réduire la force des courants latéraux.

Le système est donc fondé sur des mesures de conservation qui visent à regagner, par beau temps, ce qui a été perdu lors des tempêtes. Ce processus se déroule plus calmement et plus lentement que les pertes lors des tempêtes : les travaux de construction sont le résultat de nombreux efforts et d'une grande patience; la perte est le résultat malheureux de la violence.

Le problème du canal du Nord a été traité récemment en réponse à plusieurs questions parlementaires.

Ce canal se ferait en principe par l'élargissement, sur la rive gauche, de l'actuel canal de dérivation de la Lys.

Le canal Léopold ne serait pas modifié à cette occasion, pas plus que les plantations existant sur la rive droite et sur la berme entre les deux canaux.

Pour commencer, on aménagerait une large rive gauche nouvelle, où de nouvelles plantations seraient immédiatement effectuées.

Aux endroits du nouveau lit où il y a du sable, les déblais serviraient à la construction de nouvelles autoroutes.

La rive gauche actuelle ne devrait ainsi disparaître que progressivement, après que les plantations nouvelles aient atteint leur pleine croissance. Il ne fait pas de doute que les personnes soucieuses d'environnement apprécieront particulièrement ce processus, d'autant plus que les plantations existantes ont été aménagées artificiellement, à l'occasion du creusement des deux canaux.

Les études en la matière sont encore en cours et les crédits requis seront sollicités en temps opportun.

Il ne sera pas revenu sur la décision d'achever le port de Zeebrugge (arrière-port et avant-port) conformément à la première phase de travaux proposée par la Commission Verschave.

Toutefois, chaque phase distincte ne peut être entamée qu'après l'achèvement des études.

Il est de notoriété publique (voir notamment les réponses aux questions parlementaires sur ce point) que des expériences de laboratoire, aussi longues que délicates, doivent également être effectuées en ce qui concerne l'achèvement du port en direction de la mer. A cet égard, on s'efforce d'élaborer une solution administrative très souple, qui économiserait beaucoup de temps et éviterait de très nombreux litiges entre les entrepreneurs de l'Etat.

Enfin, le port de pêche ne sera pas seulement préservé sur place, mais fera également l'objet d'importants travaux d'amélioration. Ainsi, le fond des bassins sera abaissé et le chenal d'accès sera renforcé; les actuels murs de quai seront également renforcés en fonction de la profondeur accrue du bassin et, à cet égard, une longueur supplémentaire d'accostage pour navires à fort tirant sera construite à l'extrémité orientale du bassin nord, à l'endroit de la pente douce existant actuellement.

Un *slipway* moderne pour les réparations importantes et la construction navale est prévu dans la partie nord du port intérieur, afin de libérer plus d'espace pour les activités quotidiennes de pêche.

L'exécution de l'ensemble de ce programme entraînera, selon les estimations, une dépense de quelque 400 millions

Het droogstrand ligt doorgaans onder een grotere helling dan het nastrand wat insluit dat het in een ontstanbiele toestand verkeert zodra dat strand overspoeld wordt. Dit verklaart de belangrijke strandverlaging op veel plaatsen en de verticale « muren » aan de duinvoet van de onbeschermde duinstroken.

Strandhoofden hebben daarenboven ook als doel het geweld van de dwarslopende golven te breken en de hevigheid van de zijdelingse stroming te verminderen.

Het systeem is dus gesteund op conservatoire maatregelen, die er op gericht zijn bij het mooie weer, terug te winnen wat verloren is gegaan. Deze terugwinning is een kalmer en trager verschijnsel dat het verlies bij stormgeweld : het opbouwwerk is het resultaat van inspanning en veel geduld, het verlies het betreurenswaardig resultaat van geweld.

Het probleem van het zogenaamd Noorderkanaal werd in een recent verleden behandeld in antwoord op verschillende parlementaire vragen.

Het Noorderkanaal zou in principe ontstaan door het verbreden op de linkeroever van het bestaande afleidingskanaal van de Leie.

De Leopoldvaart zou hierbij ongewijzigd worden gelaten, m.i.v. de bestaande beplantingen op de rechteroever en op de berm tussen de beide kanalen.

Eerst zou begonnen worden met de bouw van een nieuwe brede linkeroever waarop onmiddellijk nieuwe beplantingen zouden aangelegd worden.

Op de plaatsen waar in de nieuwe bedding zand aanwezig is, zou de graafspecie ter beschikking gesteld worden voor de aanleg van nieuwe autowegen.

De bestaande linkeroever zou aldus maar geleidelijk aan moeten verdwijnen, nadat de nieuwe beplantingen reeds in volle groei zouden zijn. De personen die begaan zijn met de bescherming van het leefmilieu zullen zulks ongetwijfeld appreciëren te meer daar de bestaande beplantingen kunstmatig werden aangelegd naar aanleiding van de bouw van de beide kanalen.

De desbetreffende studies zijn nog aan de gang en de vereiste kredieten zullen ten gepasten tijde worden aangevraagd.

Op de beslissing tot uitbouw van de haven van Zeebrugge (achterhaven en voorhaven) in overeenstemming met de door de Commissie Verschave voorgestelde eerste fase van werken, wordt niet teruggekomen.

Elk werk afzonderlijk kan echter slechts worden aangevangen na het beëindigen van de studies.

Zoals bekend (zie nl. de antwoorden op vroegere parlementaire vragen daaromtrent) moeten in verband met de zeewaartse uitbouw van deze haven ook zeer delicate en langdurige laboratoriumproeven worden uitgevoerd. Men tracht voor deze zeewaartse uitbouw een zeer soepele administratieve oplossing uit te werken, oplossing die veel tijd zou besparen en zeer talrijke geschillen tussen de aannemers en de Staats moet verhinderen.

Wat tenslotte de visserijhaven betreft, zal deze niet alleen ter plaatse behouden worden, maar zullen bovendien belangrijke verbeteringswerken worden uitgevoerd. Zo zal de bodem van de dokken verlaagd worden en de toegangsgeul verstevigd; de bestaande kaaimuren worden eveneens verstevigd in functie van de grotere diepte van het dok en daarbij worden aan het oostelijk uiteinde van het noorderdok, ter plaatse van de thans bestaande zachte glooiing, een bijkomende aanleglengte voor diepliggende schepen gebouwd.

Een moderne scheepshelling voor grote herstellingen en voor nieuwbouw wordt in het noordelijk deel van de binnenvaart voorzien, om aldus meer ruimte vrij te maken voor de dagelijkse activiteiten van de visserij.

De uitvoering van dit volledig programma zal naar schatting een uitgave vergen van zowat 400 miljoen F.

de F. Ce montant pourrait éventuellement être amorti sur le crédit destiné au développement du port de Zeebrugge.

En ce qui concerne le canal Gand-Bruges-Ostende, une réponse est donnée à la page 63.

Question :

Où en sont les tractations au sujet de l'interprétation des voies navigables entre la Belgique et la France ?

Réponse :

En ce qui concerne l'interpénétration des cours d'eau entre la Belgique et la France, l'administration des voies hydrauliques est saisie du problème de l'amélioration de la Lys mitoyenne entre Comines et Menin, ainsi qu'entre Comines et Deulemont.

Ce travail est repris au plan d'investissement 1976-1980 pour la modernisation de la Lys et des canaux annexes, plan qui prévoit que la première partie des travaux d'amélioration définitifs de la Lys mitoyenne serait mise en adjudication en 1977. Les travaux seraient poursuivis d'une façon continue en 1978 et 1979 pour arriver à Deulemont en 1981 et pouvoir supprimer la vieille écluse barragée de Menin.

Le nouveau tracé de la Lys mitoyenne est situé partiellement en territoire français et il s'avère donc nécessaire que les services français procèdent aux expropriations nécessaires.

Le 29 avril 1975, le Ministre des Affaires étrangères a été prié de bien vouloir provoquer à ce sujet une réunion de la Commission internationale de la Lys mitoyenne, par l'intermédiaire de la Commission plénière franco-belge pour l'aménagement des régions frontalières.

En attendant la réponse de ce département, l'administration adressera aux instances françaises à Lille, une lettre confirmant que les travaux à la Lys mitoyenne sont repris au plan d'investissement 1976-1980 et qu'il convient de procéder au plus tôt aux expropriations requises.

Les autres voies d'eau traversant la frontière franco-belge ont fait l'objet d'accords antérieurs. Une concertation à leur sujet entre la France et la Belgique serait actuellement sans objet. Sur l'Escaut notamment, les travaux de modernisation se poursuivent dans les deux pays conformément aux accords conclus précédemment.

Question :

Quand va-t-on mettre au gabarit de 1 350 tonnes l'Escaut au-delà de Gand, où actuellement seuls peuvent passer des bateaux de 350 tonnes, ce qui rend improductifs les investissements réalisés à ce jour.

Réponse :

Mise au gabarit de 1 350 tonnes du Haut-Escaut.

Les travaux sur le Haut-Escaut sont poursuivis sans répit.

Au budget de 1976 est prévu un crédit de 310 millions de F pour l'adjudication de travaux nouveaux, le plan d'investissements prévoyant encore, pour les années 1977 à 1980, respectivement des montants de 300, 300, 200 et 400 millions de F.

Deze uitgave zou eventueel kunnen afgeschreven worden op het krediet bestemd voor de uitbouw van de haven te Zeebrugge.

Wat het kanaal Gent-Brugge-Oostende betreft, wordt een antwoord op blz. 63 verstrekt.

Vraag :

Hoe staat het met de onderhandelingen over de vaarwegen die zowel op Belgisch als op Frans grondgebied liggen ?

Antwoord :

Wat de vaarwegen betreft die zowel op Belgisch als op Frans grondgebied liggen, is bij het Bestuur der Waterwegen het probleem aanhangig van de verbetering van de Leie waar zij de grens vormt tussen Komen en Menen en tussen Komen en Deulemont.

Dit werk werd opgenomen in het investeringsplan 1976-1980 voor de modernisering van de Leie en haar nevenkanalen; volgens dit plan zou in 1977 worden overgegaan tot de aanbesteding van het eerste deel van de definitieve verbeteringswerken aan de Midden-Leie. De werken zouden zonder onderbreking worden voortgezet in 1978 en 1979; in 1981 zou men in Deulemont zijn en de oude stuwsuis te Menen kunnen doen verdwijnen.

Het nieuwe tracé van dat deel van de Leie loopt gedeeltelijk over het Franse grondgebied; de Franse diensten zullen dus tot de nodige onteigeningen moeten overgaan.

Op 29 april 1975 werd aan de Minister van Buitenlandse Zaken gevraagd in verband met die aangelegenheid een vergadering van de internationale commissie voor de Midden-Leie te doen bijeenroepen door tussenkomst van de plenaire Frans-Belgische commissie voor de ruimtelijke ordening in de grensstreken.

In afwachting dat het departement antwoordt, zal het bestuur aan de Franse overheid te Rijsel een brief zenden waarin wordt bevestigd dat de werken aan de Midden-Leie opgenomen werden in het investeringsplan 1976-1980 en dat zo spoedig mogelijk tot de nodige onteigeningen dient te worden overgegaan.

Voor de andere waterwegen die zowel op Frans als op Belgisch grondgebied liggen, werden reeds vroeger overeenkomsten afgesloten. Overleg dienaangaande tussen België en Frankrijk zou thans geen zin hebben. Zo worden op de Schelde in beide landen de moderniseringswerken overeenkomstig de vroeger gesloten verdragen verder gezet.

Vraag :

Wanneer gaat men de Schelde stroomopwaarts Gent bevaarbaar maken voor schepen van 1 350 ton, waar thans slechts schepen van 350 ton kunnen varen, wat meebrengt dat de tot op heden gedane beleggingen onproductief zijn.

Antwoord :

Het bevaarbaar maken van de Bovenschelde voor schepen van 1 350 ton.

De werken op de Bovenschelde worden onverpoosd voortgezet.

Voor het aanbesteden van nieuwe werken is op de begroting 1976 een krediet uitgetrokken van 310 miljoen F, terwijl voor 1977 tot en met 1980 in het investeringsplan respectievelijk nog 300, 300, 200 en 400 miljoen F worden voorzien.

Pour 1976, il est envisagé de mettre en adjudication les nouveaux travaux suivants :

Mise au gabarit entre Audenarde et Zingem : 3 tronçons, chacun ayant environ 2 kilomètres de longueur et dont le coût est estimé respectivement à 102, à 108 et à 100 millions.

Si les exportations ne sont pas menées à bonne fin en temps utile, il faudra envisager des travaux de remplacement, tels que :

— le mur de quai en aval de l'écluse de Kerkhove : 47 millions de F;

— le soubassement du pont de chemin de fer à Audenarde: 26 millions de F;

— la mise au gabarit entre l'écluse de Kerkhove et Kluisbergen, y compris la construction du pont routier : 125 millions de F.

Question :

Les crédits pour les travaux relatifs à la Lys sont très minimes. Ne vont-ils pas être augmentés ?

Réponse :

A la suite des pourparlers de Courtrai avec le comité d'étude de la Lys et de ses canaux annexes, un programme ajusté d'investissements a été élaboré pour la Lys pour la période 1976-1980. Les crédits prévus initialement à l'article 73.03 pour les années 1978, 1979 et 1980 seront augmentés respectivement de 100, de 200 et de 50 millions.

Seraient inscrits aux budgets successifs les montants suivants :

- 1976 : 200 millions de F.
- 1977 : 400 millions de F.
- 1978 : 500 millions de F.
- 1979 : 500 millions de F.
- 1980 : 300 millions de F.

Question :

Quelle est la destination du crédit de 45 millions de F prévu pour l'infrastructure touristique pour l'extension des ports de plaisance de la côte ?

Quels sont les travaux prévus en 1976 pour la mise au gabarit de l'Yser ?

Réponse :

I. Infrastructure touristique pour l'extension des ports de plaisance de la côte (art. 73.16).

La destination du crédit global de 45 millions de F est la suivante :

a) 20 millions pour le port de plaisance de Nieuport : constructions d'un brise-courant et placement d'appontements sur la rive droite du port de plaisance;

b) 20 millions pour le port de plaisance de Blankenberge :

La décision a été prise de mettre l'actuel bassin de chasse de Blankenberge hors service en tant que tel et de le transformer en port de plaisance en liaison directe avec la mer.

Het ligt in de bedoeling in 1976 de volgende nieuwe werken aan te besteden :

Het bevaarbaar maken tussen Oudenaarde en Zingem : 3 vakken van ongeveer elk 2 km lengte en waarvan de kosten geraamd worden op resp. 102, 108 en 100 miljoen F.

Indien de onteigeningen echter niet tijdig klaar komen zal moeten worden uitgezien naar vervangingswerken, waarvoor in aanmerking komen :

— de afwaartse kaaimuur aan de sluis te Kerkhove : 47 miljoen F;

— de onderbouw van de spoorbrug te Oudenaarde : 20 miljoen F;

— het bevaarbaar maken tussen de sluis te Kerkhove en Kluisbergen, inclusief de bouw van de wegbrug : 125 miljoen F.

Vraag :

Voor de werken aan de Leie zijn slechts weinig kredieten uitgetrokken ? Zullen deze niet worden verhoogd ?

Antwoord :

Aansluitend bij de besprekingen te Kortrijk met het Studiecomité van Leie en bijkanalen, werd een aangepast investeringsprogramma opgesteld voor de Leie over de periode 1976-1980. De oorspronkelijk op artikel 73.03 voor de jaren 1978, 1979 en 1980 uitgetrokken kredieten zullen respectievelijk met 100, 200 en 50 miljoen worden verhoogd.

Aldus zouden de volgende kredieten op de achtereenvolgende begrotingen worden uitgetrokken :

- 1976 : 200 miljoen F.
- 1977 : 400 miljoen F.
- 1978 : 500 miljoen F.
- 1979 : 500 miljoen F.
- 1980 : 300 miljoen F.

Vraag :

Welk is de bestemming van het krediet van 45 miljoen F voorzien voor de toeristische infrastructuur voor de uitbouw van de jachthavens aan de kust ?

Welke werken voorziet men in 1976 voor de kalibrering van de IJzer ?

Antwoord :

I. Toeristische infrastructuur voor de uitbouw van de jachthavens aan de kust (art. 73.16).

De bestemming van het totale krediet van 45 miljoen F is de volgende :

a) 20 miljoen voor de jachthaven van Nieuwpoort : bouwen van een stroombreker en plaatsen van aanlegvlotter op de rechteroever van de jachthaven.

b) 20 miljoen voor de jachthaven van Blankenberge :

De beslissing werd genomen om de bestaande spuikom van Blankenberge als dusdanig buiten dienst te stellen en om te bouwen als jachthaven, met een rechtstreekse verbinding met de zee.

Le crédit de 20 millions au budget de 1976, ainsi que le crédit encore disponible de 15 millions au budget de 1975 permettront de procéder à une première soumission dans le cadre de ce plan.

Entreront ainsi en premier lieu en ligne de compte le renforcement et l'exhaussement de la rampe occidentale du bassin de chasse et la protection et le renforcement de la petite écluse de décharge du canal de Blankenberge.

c) 5 millions pour des règlements et des révisions de prix pour les soumissions en cours.

II. Mise au gabarit de l'Yser.

Les travaux suivants sont prévus pour 1976 :

a) A charge du nouveau crédit du budget pour 1976 (15 millions) :

— Amélioration du chemin sur la rive droite, à Beerst : 4,6 millions.

— Chemins sur la rive droite en aval de l'« Uniebrug » : 13 millions.

b) A charge du crédit transféré de 1975 :

Travaux d'élargissement en aval de l'« Uniebrug » en vue de la construction d'un nouveau barrage : 50 millions de F.

Question :

Il faudrait élargir le canal Gand-Bruges et le canal Gand-Terneuzen.

Réponse :

Canal Gand-Bruges.

Au budget de 1976 il est prévu, pour l'ensemble du canal Gand-Bruges-Ostende, un crédit de 20 millions pour la démolition de l'ancien pont du « Bierstal » et pour les travaux d'adaptation y afférents.

En outre, un crédit de 100 millions est encore disponible au budget de 1975 pour la construction du nouveau pont à Bellem.

En ce qui concerne le plan d'investissements 1976-1980, les crédits suivants sont prévus respectivement pour les années 1977 à 1980 inclus : 200, 100, 200 et 300 millions.

L'exécution d'urgence des travaux suivants est prévue :

1. Elargissement et protection de la berge de la rive droite à Lovendegem-Centre, y compris la démolition du pont-levis existant : 40 millions.

2. Elargissement et protection de la berge de la rive droite entre Lovendegem et Merendree jusqu'à l'intersection « Schipdonk » : 80 millions.

3. Pont à Merendree (Durmenbrug) + voies d'accès : 80 millions.

4. Elargissement et protection de la berge de la rive gauche entre Schipdonk et Vinderhoute — 1^{er} tronçon : 100 millions.

5. Idem — 2^{de} tronçon : 100 millions.

6. Pont à Moerbrugge et démolition du pont-levis (qui est en très mauvais état) : 100 millions.

7. Démolition de l'ancien pont à Aalter et mise au gabarit de 2 000 tonnes à partir du nouveau pont jusqu'à ± 100 m en aval : 30 millions.

8. Traversée de St-Joris-Beernem : 270 millions.

Dank zij het krediet van 20 miljoen op de begroting 1976, en het nog beschikbaar krediet van 15 miljoen van de begroting 1975, zal een eerste aanneming kunnen worden ingeschreven in het raam van dit plan.

Aldus komt hiervoor eerst in aanmerking het versterken en verhogen van de westelijke glooiing van de spuikom en het beveiligen en versterken van het uitwateringssluise van de Blankenbergse vaart.

c) 5 miljoen voor verrekeningen en prijsherzieningen op de lopende aannemingen.

II. Kalibrering van de Ijzer.

Volgende werken worden in 1976 voorzien :

a) Ten laste van het nieuw krediet van de begroting 1976 (15 miljoen) :

— Wegverbetering op de rechteroever te Beerst : 4,6 miljoen;

— Wegen rechteroever afwaarts van de Uniebrug : 13 miljoen.

b) Ten laste van het overgedragen krediet van 1975 :

Verbreidingswerken afwaarts van de Uniebrug met het oog op het bouwen van een nieuwe stuw : 50 miljoen F.

Vraag :

De kanalen Gent-Brugge en Gent-Terneuzen zouden moeten verbreed worden.

Antwoord :

Kanaal Gent-Brugge.

Voor het volledige kanaal Gent-Brugge-Oostende is op de begroting 1976 een krediet uitgetrokken van 20 miljoen voor de afbraak van de oude Bierstalbrug en de daarmee gepaard gaande aanpassingswerken.

Daarbij is nog een krediet van 100 miljoen van de begroting 1975 beschikbaar voor de bouw van de nieuwe brug te Bellem.

Wat het investeringsplan 1976-80 betreft worden voor de jaren 1977 t.e.m. 1980 respectievelijk volgende kredieten voorzien : 200, 100, 200 en 300 miljoen.

Volgende werken komen in aanmerking voor dringende uitvoering :

1. Verbreding en bescherming van de rechteroever te Lovendegem-centrum m.i.v. de afbraak van de bestaande hefbrug : 40 miljoen.

2. Verbreding en bescherming van de rechteroever te Lovendegem-Merendree tot kruispunt Schipdonk : 80 miljoen.

3. Brug te Merendree (Durmenbrug) + opritten : 80 miljoen.

4. Verbreding en bescherming van de rechteroever tussen Schipdonk en Vinderhoute — 1^{ste} perceel : 100 miljoen.

5. Idem — 2^{de} perceel : 100 miljoen.

6. Brug te Moerbrugge en afbraak van de hefbrug (in zeer slechte staat) : 100 miljoen.

7. Afbraak van de oude brug te Aalter en normalisatie 2 000 ton vanaf de nieuwe brug tot ± 100 m afwaarts : 30 miljoen.

8. Doorsteek St-Joris-Beernem : 270 miljoen.

Il convient d'y ajouter, pour la section Sas-Slijkens-Plas-sendale, les travaux promis par le Ministre à la ville d'Ostende. Ces travaux ont pour but de « maritimer » cette section. Les dépenses peuvent être évaluées approximativement comme suit :

1^{re} phase : déjà achevée.

2^{me} phase : construction d'un revêtement riverain vertical sur la rive gauche et travaux d'approfondissement annexes : 250 millions.

3^{me} phase : élargissement sur la rive droite, en amont du ponton d'Esso : 150 millions.

4^{me} phase : revêtement riverain vertical sur la rive droite, en aval du ponton d'Esso + approfondissement annexe jusque 8,75 m : 250 millions.

Canal Gand-Terneuzen.

Le Ministre a marqué son accord de principe sur les travaux de modernisation tendant à mettre au gabarit de 125 000 tonnes le canal Gand-Terneuzen.

Ces travaux supposent toutefois des concertations et un accord diplomatique avec les Pays-Bas.

Le Ministre a estimé que les services compétents des deux pays pourraient entamer l'examen technique. C'est ce qui sera proposé à la prochaine rencontre avec les Pays-Bas au niveau ministériel.

Toutefois, les négociations au sujet d'un accord diplomatique ne pourront être entamées que lorsque les problèmes anversoïsis en suspens (Baalhoek et Bath) auront été résolus.

Question :

Sur le canal Gand-Terneuzen, il n'y a pas de liaison entre les deux rives.

Réponse :

Afin de décharger le tunnel de Zelzate, il est prévu de construire à Wondelgem, sur le tracé de l'autoroute A11 Bruxelles-Knokke, un tunnel nouveau sous le canal Gand-Terneuzen. Toutefois, la réalisation de cet ouvrage d'art n'est pas encore programmée. Cela pourra sans doute se faire après l'achèvement des travaux à la route industrielle de la rive gauche. La construction de cette route de l'Etat se poursuit.

Question :

Il faudrait achever la construction de la route industrielle sur la rive gauche du canal Gand-Terneuzen (R. N. 725).

Réponse :

Au début de cette année aura lieu l'adjudication des travaux de construction d'une bande de roulement du tronçon Evergem-Ertvelde de cette route industrielle.

En 1977 est prévue la construction de la deuxième bande de roulement ainsi que du chemin d'accès et, en 1978, la construction du dernier tronçon Ertvelde-Zelzate.

Daarbij komen nog voor het vak Sas-Slijkens-Plassendale de werken die door de Minister aan de Stad Oostende beloofd werden. Deze werken beogen de maritimisering van dit vak. Deze werken kunnen bij benadering als volgt worden geraamd :

1^{ste} faze : reeds voltooid.

2^{de} faze : bouwen van een verticale oeverafdamming op de linkeroever met bijkomende verdiepingswerken : 250 miljoen.

3^{de} faze : verbreding op de rechteroever stroomopwaarts van de Esso-steiger : 150 miljoen.

4^{de} faze : verticale oeverafdamming op de rechteroever stroomafwaarts van de Esso-steigers + bijzondere verdieping tot 8 m 75 : 250 miljoen.

Kanaal Gent-Terneuzen.

De Minister is het principieel eens met de voorgestelde moderniseringswerken tot 125 000 ton van het kanaal Gent-Terneuzen.

Overleg en een diplomatiek akkoord met Nederland is hiervoor vereist.

Het technisch onderzoek door de bevoegde diensten van de twee landen zou volgens de Minister kunnen aanvangen. Zulks zal worden voorgesteld op de eerstvolgende bespreking op ministerieel vlak met Nederland.

De onderhandelingen omtrent het diplomatiek akkoord zullen echter pas aanvangen als de hangende Antwerpse problemen (Baalhoek en Bath) zijn opgelost.

Vraag :

Er is geen verbinding tussen de oevers van het kanaal Gent-Terneuzen.

Antwoord :

Ter ontlasting van de tunnel te Zelzate wordt een nieuwe tunnel onder het kanaal Gent-Terneuzen gepland te Wondelgem in het tracé van de autoweg A11 Brussel-Knokke. De verwezenlijking ervan is echter nog niet geprogrammeerd. Dit kan wellicht geschieden na het afwerken van de linker industrieweg. De aanleg van deze Rijksweg wordt verder gezet.

Vraag :

De aanleg van de industrieweg op de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen (R. W. 725) zou moeten worden beëindigd.

Antwoord :

In het begin van dit jaar gaat de aanbesteding door van de aanleg van één rijbaan van het vak Evergem-Ertvelde van deze industrieweg.

In 1977 wordt de aanleg van de 2^e rijbaan en de bedieningsweg geprogrammeerd en in 1978 de aanleg van het sluitend vak Ertvelde-Zelzate.

Question :

Où en sont les travaux d'éclairage du pont d'Izegem sur le canal Roulers-Lys ?

Réponse :

Les travaux en vue de doter le pont d'Izegem d'un éclairage public, y compris les travaux de balisage, seront entamés très prochainement; ils s'étendront sur 2 à 3 mois.

Des feux de signalisation seront également placés aux rampes d'accès au pont. A cet effet, un plan de travail sera prochainement soumis à l'entrepreneur, lequel a conclu avec l'Administration de l'Electricité un contrat pour l'exécution de travaux de ce genre.

Question :

Où en est la restructuration du Laboratoire de recherches hydrauliques à Anvers ?

Réponse :

Un arrêté royal datant déjà du 19 novembre 1973 a créé à Châtelet une deuxième section du Laboratoire de recherches hydrauliques, la première section étant établie à Borgerhout.

Un projet de cadre du personnel de la section nouvelle de Châtelet a déjà été examiné par le Comité de consultation syndicale; il doit encore obtenir le visa de l'Inspection des Finances du département des Travaux publics.

Le nouveau cadre du personnel de la section établie à Borgerhout a été approuvé par le Roi il y a quelques semaines et a déjà été publié au *Moniteur belge*.

Question :

Un nouvel embarcadere sera-t-il construit à Mariakerke ?

Réponse :

Par la voie du Bulletin des Questions et Réponses le Ministre a déjà fait savoir que le projet de construction d'un nouvel embarcadere à Mariakerke a dû être réexaminé. En effet, il convenait d'abord d'avoir la certitude que la modernisation de l'embarcadere dans un site touristique se justifiait d'un point de vue esthétique. Entre-temps il est apparu qu'un nouvel embarcadere construit quelque peu en aval ne nuirait pas au paysage.

Les documents d'adjudication sont actuellement mis au point. La construction du nouvel embarcadere, du type embarcadere flottant, sera adjugée prochainement.

Les inondations qui se sont produites ont retenu toute l'attention, si bien que l'achèvement de certains projets a dû être quelque peu différé.

Question :

Quelles seront les répercussions de l'implantation d'une île nucléaire au large de Zeebrugge ?

Vraag :

Hoe staat het met de verlichtingswerken aan de brug te Izegem over het kanaal Roeselaere-Leie.

Antwoord :

De werken tot het aanbrengen van een openbare verlichting op de brug te Izegem, met inbegrip van het plaatsen van een wegbakening zullen eerlang aanvangen; de werken zullen 2 à 3 maanden in beslag nemen.

Verkeerslichten zullen ook geplaatst worden aan de oprit van de brug. Daartoe zal eerlang een werkstaat worden voorgelegd aan de aannemer die met het Bestuur voor Electriciteit een verbintenis heeft aangegaan voor het uitvoeren van dergelijke werken.

Vraag :

Hoever staat het met de herstructurering van het waterbouwkundig Laboratorium te Antwerpen ?

Antwoord :

Reeds op 19 november 1973 is een koninklijk besluit verschenen waarbij te Châtelet een 2^e sectie van het Waterbouwkundig Laboratorium wordt opgericht; de 1^e sectie is te Borgerhout gevestigd.

Een ontwerp van personeelskader voor de nieuwe sectie te Châtelet werd reeds onderzocht door de Syndicale Raad van Advies. Het moet nog het visum bekomen van de Inspectie van Financiën, gehecht aan het departement.

Het nieuwe kader van de sectie te Borgerhout werd enkele weken geleden goedgekeurd door de Koning en is reeds in het *Belgisch Staatsblad* verschenen.

Vraag :

Zal een nieuwe steiger gebouwd worden te Mariakerke ?

Antwoord :

Via het bulletin van vragen en antwoorden heeft de Minister reeds laten weten dat het reeds opgemaakt project voor een nieuwe steiger te Mariakerke opnieuw moest worden onderzocht. Er mocht immers eerst met zekerheid uitgemaakt worden of de modernisering van de aanlegplaats in een omgeving die een toeristisch karakter heeft wel verantwoord was uit esthetisch oogpunt. Inmiddels is gebleken dat een nieuwe steiger iets meer afwaarts het landschap niet zal schaden.

Thans wordt de laatste hand gelegd aan het opmaken van de aanbestedingsdocumenten. De bouw van de nieuwe steiger, een vlotsteiger, zal eerlang worden aanbesteed.

De overstromingen die zich hebben voorgedaan hebben alle aandacht gaande gehouden zodat de afwerking van bepaald geplande ontwerpen ietwat moest uitgesteld worden.

Vraag :

Wat zal de weerslag zijn van de bouw van een kerneiland ter hoogte van Zeebrugge ?

Les études ont-elles été faites ? A quelles conclusions sont-elles parvenues ? Une décision ne peut être prise à l'improviste.

Réponse :

Jusqu'à présent l'Administration des voies hydrauliques n'a procédé à aucune étude spécifique et elle n'a pas l'intention d'établir des plans pour l'implantation d'une île nucléaire.

A l'époque, la Commission Verschave avait étudié la construction d'îles portuaires artificielles en mer.

Quant à la question des « crédits parallèles », l'octroi ainsi que la gestion et l'affectation de ceux-ci ne sont pas de la compétence du Ministre.

Question :

La réalisation de la darse prévue sur la Meuse à Anseremme semble accuser un certain retard. Quel est l'état d'avancement des travaux ?

Réponse :

Le crédit de 20 millions de F. qui était inscrit à l'article 73.03 du budget de 1975 pour ce travail, est reporté.

La mise au point du projet a demandé de nombreux contacts avec l'A. D. E. P. S. et le Bureau économique de la province de Namur; ces contacts sont activement poursuivis afin de réaliser les travaux dans les meilleurs délais.

Question :

Le gabarit du canal du Centre va être porté à 1 350 tonnes. Vers quel ouvrage d'art s'oriente-t-on et quel est le timing prévu ?

Qu'en est-il au sujet de la suppression de la darse à La Louvière ?

Réponse :

1. Solution retenue pour le canal du Centre : rachat de la chute de Strépy. Date d'exécution des travaux.

Les études de l'avant-projet relatif à l'ouvrage de rachat de la chute de Strépy sont entreprises depuis quelque six mois par les administrations des voies hydrauliques et de l'électricité du département des Travaux publics.

Il s'agit d'études comparatives des diverses solutions possibles, qui seront terminées au cours du premier trimestre de 1976. L'examen approfondi de ces études permettra de décider le type d'ouvrage le plus intéressant, tant au point de vue économique que technique. Cette décision entraînera la possibilité de commencer les expropriations dont l'achèvement peut être prévu en 1977. De cette manière, l'ouvrage proprement dit pourrait être mis en adjudication la même année.

Les travaux qui restent à exécuter en amont et en aval de l'ouvrage précité seront poursuivis de manière à les terminer à la même époque que celui-ci, soit en 1981 ou 1982.

Werden er studies gemaakt ? Wat zijn de besluiten van die studies ? Er mag niet lukraak een beslissing worden genomen.

Antwoord :

Het Bestuur der Waterwegen heeft tot nog toe geen enkele specifieke studie verricht. Het heeft evenmin het inzicht plannen op te maken voor het bouwen van een kerneiland.

De aanleg van kunstmatige haveneilanden in zee werd destijds bestudeerd door de Commissie Verschave.

Wat de kwestie van de « parallele kredieten » betreft valt de toekenning, alsook het beheer en het gebruik ervan buiten de ambtsgevoegdheid van de Minister.

Vraag :

De bouw van het geplande dok op de Maas te Anseremme lijkt enige vertraging op te lopen. Hoever zijn de werkzaamheden gevorderd ?

Antwoord :

Het krediet van 20 miljoen F, voor dat werk op artikel 73.03 van de begroting voor 1975 uitgetrokken, is overgedragen.

De afwerking van het ontwerp vergde tal van contacten met het B. L. O. S. O. en met het economisch bureau van de provincie Namen; die contacten worden actief verdergezet om de werkzaamheden binnen de kortst mogelijke tijd te kunnen beëindigen.

Vraag :

Het « Canal du Centre » zal bevaarbaar worden gemaakt voor schepen van 1 350 ton. Welk kunstwerk zal daartoe worden uitgevoerd en tegen wanneer ?

Quid met de afschaffing van het dok te La Louvière ?

Antwoord :

1. Oplossing die is gekozen voor het « Canal du Centre » : nivellering van de waterval van Strépy. Datum van uitvoering van de werken.

Sedert circa zes maanden bestuderen het Bestuur der Waterwegen en het Bestuur der elektriciteit van het Ministerie van Openbare Werken het voorontwerp in verband met de werken voor de nivellering van de waterval van Strépy.

Het gaat hier om vergelijkende studies in verband met de diverse mogelijke oplossingen, waarmee men in de loop van het eerste kwartaal van 1976 hoopt klaar te komen. Na een grondig onderzoek van die studies zal kunnen worden beslist welk soort werk zowel economisch als technisch als het meest interessante voorkomt. Op grond van die beslissing zullen de onteigeningen kunnen worden aangevat waarvan de voltooiing in 1977 mag worden verwacht. Zodoende zal het eigenlijke werk nog in datzelfde jaar kunnen worden aanbesteed.

De werken die stroomopwaarts en stroomafwaarts van het voornoemde bouwwerk nog moeten worden uitgevoerd, zullen worden verdergezet ten einde ze samen met het voornoemde werk te kunnen beëindigen, d.w.z. in 1981 of 1982.

2. *Suppression de la darse de La Louvière.*

Les faïenceries Boch jouissent d'une autorisation leur permettant d'utiliser l'embranchement de La Louvière pour leurs approvisionnements.

Cette autorisation leur a été délivrée par l'administration des voies hydrauliques, qui gère le bras précité.

Il n'appartient pas à cette administration de mettre fin à ladite autorisation et d'écarter ainsi un client qui désire continuer à recevoir ses fournitures par eau.

En fait, le problème n'intéresse que la S. N. C. B. qui, pour pouvoir supprimer le bras de La Louvière, devrait assurer aux faïenceries un approvisionnement aussi économique que par la voie d'eau.

* * *

L'intervenant donne de nouvelles précisions dont il résulte que la S. N. C. B. est d'accord pour réaliser gratuitement un raccordement desservant la faïencerie jusqu'à son lieu de déchargement actuel.

La S. N. C. B. fera bénéficier la faïencerie des conditions de tarifs les meilleures possible, indépendamment de la suppression de la concurrence de la voie d'eau.

Le Ministre des Communications serait d'accord mais estime que c'est au Ministre des Travaux publics à prendre la décision.

Le Ministre prendra contact avec son collègue des Communications et avec la S. N. C. B. afin de statuer en toute connaissance de cause.

Question :

Quelles sont les justifications de la création des barrages ?

Le barrage sur l'Ourthe a-t-il fait l'objet d'une décision ?

En ce qui concerne le barrage sur la Houille qui devrait être construit au plus tôt, quel est l'état d'esprit des interlocuteurs français ?

En prévision du barrage sur la Semois, les autorisations de bâtir dans le secteur devraient être bloquées.

Réponse :

1. *Soutien de l'étiage de la Meuse.*

En période d'étiage de la Meuse, il est nécessaire de soutenir le débit du fleuve afin de satisfaire à la fois aux besoins de la navigation, des industries riveraines, du canal Albert et de répondre aux principes généraux de droit international quant à l'écoulement dans le pays d'aval.

2. *Barrage sur l'Ourthe occidentale.*

L'administration a effectivement envisagé la possibilité d'un tel ouvrage, dans le cadre de l'approvisionnement en eau de distribution et d'un appoint au débit de la Meuse, via l'Ourthe, en aval de Liège.

Une étude de reconnaissance géologique du site vient de commencer.

3. *Barrage de la Houille.*

Les rencontres belgo-françaises à ce propos ont été entreprises et sont poursuivies; une nouvelle réunion du groupe mixte d'experts doit avoir lieu prochainement.

2. *Afschaffing van het dok te La Louvière.*

De gleiswerkfabrieken Boch zijn in het bezit van een machtiging om voor hun bevoorradings gebruik te maken van de zijtak van het kanaal te La Louvière.

Die machtiging werd hun afgeleverd door het Bestuur der waterwegen die de genoemde zijtak beheert.

Het is niet wenselijk dat het genoemde bestuur een einde maakt aan die machtiging, daar het dan een cliënt zou verliezen die zijn grondstoffen langs de waterweg wil blijven aanvoeren.

Dat probleem interesseert eigenlijk slechts de N. M. B. S. die, om de zijtak van La Louvière te kunnen afschaffen, aan de gleiswerkfabriek een even voordelige voorziening van grondstoffen zou moeten kunnen bezorgen als die langs de waterweg.

* * *

Spreker verstrekt nieuwe inlichtingen waaruit blijkt dat de N. M. B. S. akkoord gaat om gratis een aansluiting aan te leggen vanaf de gleiswerkfabriek tot aan haar huidige losplaats.

De N. M. B. S. zal aan de gleiswerkfabriek de voordeligste tarieven toekennen, waarbij de concurrentie van de waterwegen buiten beschouwing gelaten moeten worden.

De Minister van Verkeerswezen zou akkoord gaan, maar naar zijn gevoel moet de Minister van Openbare Werken de beslissing nemen.

De Minister zal contact opnemen met zijn collega van Verkeerswezen en met de N. M. B. S. ten einde met volledige kennis van zaken een beslissing te kunnen nemen.

Vraag :

Hoe kan de aanleg van de stuwdammen verantwoord worden ?

Werd voor de stuwdam in de Ourthe een beslissing genomen ?

Wat zijn de inzichten van de Franse onderhandelaars met betrekking tot de stuwdam die zo spoedig mogelijk in de Houille zou moeten worden gebouwd ?

Met het oog op de stuwdam in de Semois zouden de bouwvergunningen in die sector moeten worden geblokkeerd.

Antwoord :

1. *Maatregelen ter bescherming van het waterpeil van de Maas.*

Bij lage waterstand in de Maas moet het waterdebiet van de stroom op peil gehouden worden niet alleen ten behoeve van de scheepvaart, van de op de oever gevestigde bedrijven en van het Albertkanaal, maar ook ter naleving van de algemene internationaalrechtelijke voorschriften inzake stroming in het gebied stroomafwaarts.

2. *Stuwdam in de westelijke Ourthe.*

De administratie heeft de mogelijkheid van een dergelijk werk inderdaad bestudeerd in het kader van de drinkwatervoorziening en de verhoging van het debiet van de Maas langs de Ourthe, stroomafwaarts Luik.

Met de studie van de geologische kenmerken van dat gebied is een aanvang genomen.

3. *Stuwdam in de Houille.*

De Belgisch-Franse onderhandelingen daaromtrent werden aangevat en gaan verder; eerstdaags komt de gemengde groep van deskundigen opnieuw bijeen.

4. Réservoir au site des Alleines.

La constitution d'une telle réserve figure parmi les possibilités à envisager. L'étude n'est pas suffisamment développée pour demander éventuellement à l'administration de l'urbanisme de prévoir des mesures de réservation.

Question :

Une journée d'étude devrait être consacrée par les départements de l'Agriculture et des Travaux publics au problème des digues et de l'influence de la mer sur le pays.

Réponse :

Au cours de la séance du conseil des ministres du 9 janvier 1976, il a été décidé de convoquer un groupe de travail qui est chargé de formuler d'urgence des propositions en ce qui concerne les options fondamentales susceptibles de réduire les risques d'inondations.

Ce groupe de travail, placé sous la présidence d'un représentant du Premier Ministre, est composé de représentants des Ministres de la Santé publique, de l'Emploi et du Travail, de l'Agriculture, des Communications, des Travaux publics, de la Culture néerlandaise et de l'Intérieur; les Secrétaires d'Etat à l'Environnement, au Budget et à la Politique scientifique y sont également représentés.

Tenant compte des options fondamentales à formuler par ce groupe de travail, des instructions seront données en ordre principal aux départements de l'Agriculture et des Travaux publics. Il n'est pas exclu que ces instructions donnent lieu à des journées d'études communes.

Question :

La généralisation de la mise au gabarit des voies navigables à 1 350 t a été prévue.

S'est-on préoccupé du bouchon de Givet et de la liaison de la Belgique avec la Lorraine française ?

Réponse :

Sur le territoire belge, la mise au gabarit de 1 350 t de la Meuse est prévue en amont de Namur; dès que les travaux seront terminés en aval de Namur, ceux en amont pourront être entamés, soit vers 1980.

Du côté français, la modernisation en amont de Givet n'est pas prévue à court terme; les options ont été prises pour assurer les liaisons fluviales du bassin ardennais avec le bassin de la Seine et la liaison Rhône-Rhin.

Cependant, lors de chaque réunion de la Commission franco-belge des problèmes frontaliers, la délégation belge ne manque pas d'attirer l'attention de la France sur l'intérêt de la modernisation de la Meuse en amont de Givet.

Question :

Pour le canal Comines-Ypres, plusieurs tracés sont à l'étude. Une décision définitive a-t-elle été prise ?

Il paraît que le tracé de ce canal dans la région wallonne pourrait être modifié pour éviter un centre récréatif. Qu'en est-il ?

4. Spaarbekken bij Alleines.

De aanleg van een dergelijk spaarbekken behoort tot de mogelijkheden. De studie daarvan is evenwel nog niet ver genoeg gevorderd om aan het Bestuur van Stedebouw te vragen de nodige maatregelen te nemen met het oog op de reservaties.

Vraag :

De Ministeries van Landbouw en Openbare Werken zouden een studiedag moeten wijden aan het probleem van de dijken en de invloed van de zee op het vaste land.

Antwoord :

Tijdens de vergadering van de Ministerraad op 9 januari 1976 werd beslist een werkgroep samen te roepen die ermede belast is dringend voorstellen te formuleren in verband met de fundamentele beleidskeuzen die het overstromingsgevaar kunnen doen afnemen.

Deze werkgroep wordt voorgezeten door een vertegenwoordiger van de Eerste Minister en is samengesteld uit vertegenwoordigers van de Ministers van Volksgezondheid, Tewerkstelling en Arbeid, Landbouw, Verkeerswezen, Openbare Werken, Nederlandse Cultuur en Binnenlandse Zaken; de Staatssecretarissen voor het Leefmilieu, de Begroting en het Wetenschapsbeleid zijn er eveneens vertegenwoordigd.

Gelet op de fundamentele beleidskeuzen die de werkgroep zal moeten formuleren, zullen voornamelijk aan het Ministerie van Landbouw en aan dat van Openbare Werken richtlijnen verstrekt worden. Het is niet uitgesloten dat die richtlijnen besproken worden op gemeenschappelijke studiedagen.

Vraag :

Er bestaan plannen om het profiel van de waterwegen overal op 1 350 ton te brengen.

Heeft men gedacht aan de stop van Givet en aan de verbinding van België met het Franse Lotharingen ?

Antwoord :

Op Belgisch grondgebied is het profileren van de Maas, stroomopwaarts Namen, op 1 350 ton in het vooruitzicht gesteld; zodra de werken stroomafwaarts Namen zullen beëindigd zijn, zullen de werken stroomopwaarts worden aangevat, rond 1980.

Van Franse zijde wordt de modernisering stroomopwaarts Givet niet op korte termijn in uitzicht gesteld. De maatregelen werden genomen om de stroomverbinding tot stand te brengen tussen het Ardense bekken en het bekken van de Seine en de Rhône-Rijnverbinding.

Nochtans zal de Belgische delegatie op elke vergadering van de Frans-Belgische commissie voor de grensproblemen de aandacht van Frankrijk vestigen op het belang van de modernisering van de Maas, stroomopwaarts Givet.

Vraag :

Voor het kanaal Komen-Ieper zijn verschillende tracés ter studie. Werd reeds een definitieve beslissing getroffen ?

Naar verluidt zou het tracé van dit kanaal in het Waals landsgedeelte gebeurlijk gewijzigd worden om een recreatiecentrum te mijden.

Réponse :

Il est exact que le tracé du projet de canal reliant Ypres à Comines a été remis à l'étude.

Le projet primitif aurait été la cause d'une sérieuse entrave à l'urbanisation de la ville de Comines à l'endroit du débouché du canal dans la Lys.

Par ailleurs, la nécessité de creuser cette voie hydraulique est loin d'être démontrée et celle-ci ne peut dès lors, à l'heure actuelle, être classée parmi les projets prioritaires.

Il a donc semblé préférable de rechercher une solution de rechange qui préserverait l'avenir dans le domaine des transports fluviaux et qui, en attendant la réalisation éventuelle du canal, ne présente pas les mêmes inconvénients sur le plan de l'urbanisme.

3. Routes - Autoroutes.

Question :

Un programme d'achèvement de l'ensemble des autoroutes est-il prévu ? Dans l'affirmative, il devrait figurer au rapport.

Ce programme correspond-il aux vœux des différents conseils régionaux ?

A quel moment prévoit-on plus particulièrement l'achèvement de l'autoroute E9-E40 ?

Réponse :

Le réseau des autoroutes actuellement en service a une longueur de 1 021 km. On peut escompter la mise en service en 1976 d'environ 60 km supplémentaires.

Le programme de construction d'autoroutes tel qu'il est actuellement envisagé comporte environ 1 800 km. Si les possibilités budgétaires le permettent, on peut espérer réaliser une centaine de kilomètres annuellement; le réseau projeté serait dès lors construit vers 1985.

En ce qui concerne plus spécialement l'autoroute E9-E40, le programme de l'intercommunale prévoit que les derniers engagements se feront en 1983. Les autoroutes des Ardennes seront donc vraisemblablement terminées en 1985.

Prévision de construction de régies routières dans le Luxembourg.

La situation se présente comme suit pour les huit districts routiers prévus dans la province de Luxembourg :

Habay-la-Neuve : régie existante.

Marche : régie existante.

Paliseul : régie existante.

Virton : en voie d'achèvement.

Bastogne : l'adjudication a eu lieu le 15 janvier 1976.

Florenville : l'adjudication aura lieu en juin 1976.

Neufchâteau : l'adjudication aura lieu en 1977.

Bihain : les services compétents étudient actuellement la localisation optimale de cette régie. Aussitôt que celle-ci sera déterminée, il sera procédé à l'expropriation et à l'adjudication.

Question :

Où en sont les travaux relatifs aux installations en bordure des autoroutes ?

Un planning est-il prévu ?

Antwoord :

Het is juist dat het tracé van het ontworpen kanaal Ieper-Komen opnieuw in studie werd genomen.

Het oorspronkelijk ontwerp zou inderdaad de urbanisatie van de Stad Komen ter zeerste hebben bemoeilijkt aan de samenloop van het kanaal met de Leie.

Daarenboven werd de noodzakelijkheid van het graven van de waterweg niet bewezen en kan hij derhalve niet gerangschikt worden onder de thans bij voorrang uit te voeren projecten.

Het leek dan ook verkieslijker een wisseloplossing na te streven die de toekomst inzake scheepsvervoer beveiligd en die, in afwachting van een mogelijke aanleg van het kanaal, op het stuk van urbanisatie niet dezelfde problemen schept.

3. Wegen - Autowegen.

Vraag :

Bestaat er een programma voor de afwerking van al de autowegen ? In bevestigend geval zou dat programma bij het verslag moeten worden gevoegd.

Houdt dat programma rekening met de wensen van de verschillende gewestelijke economische raden ?

Wanneer mag de afwerking van de E9-E40 autoweg verwacht worden ?

Antwoord :

Het thans in gebruik genomen autowegenet beslaat 1 021 km. Verwacht mag worden dat daar in 1976 nog ongeveer 60 km. zullen bijkomen.

Het thans geplande programma voor de aanleg van autowegen heeft betrekking op ongeveer 1 800 km. Indien zulks in overeenstemming te brengen is met de budgettaire mogelijkheden mag gehoopt worden dat jaarlijks een 100tal kilometers zullen worden aangelegd; het geplande net zou dan rond 1985 voltooid zijn.

In verband met de E9-E40 autoweg voorziet het programma van de Intercommunale vereniging dat de laatste vastleggingen in 1983 zullen gedaan worden. De autowegen in de Ardennen zullen dus waarschijnlijk in 1985 afgewerkt zijn.

Bouwprogramma van de regies voor wegaanleg in Luxembourg.

Voor de acht wegdistricten van de provincie Luxembourg ziet de toestand er als volgt uit :

Habay-la-Neuve : bestaande regie.

Marche : bestaande regie.

Paliseul : bestaande regie.

Virton : de afwerking is aan de gang.

Bastenaken : de aanbesteding had plaats op 15 januari 1976.

Florenville : de aanbesteding zal plaatshebben in juni 1976.

Neufchâteau : de aanbesteding zal plaatshebben in 1977.

Bihain : de bevoegde diensten bestuderen thans de meest geschikte ligging voor die regie. Zodra die plaats zal zijn vastgesteld, zal overgegaan worden tot de onteigening en de aanbesteding.

Vraag :

Hoever staat het met de installaties langs de autowegen ?

Bestaat er een planning ?

Réponse :

Nul ne met encore en doute, aujourd'hui, la nécessité et l'utilité des installations en bordure des autoroutes. En effet, il ne suffit pas de construire des autoroutes. Celles-ci doivent aussi être équipées d'aires de parage, où l'utilisateur est en droit de trouver certaines facilités indispensables en ce qui concerne son ravitaillement et celui de son véhicule.

Le Ministre des Travaux publics s'est néanmoins vu contraint de concentrer ses efforts financiers sur la construction des autoroutes proprement dites.

Etant donné que ce programme a déjà progressé dans une mesure importante, l'administration peut actuellement accélérer la réalisation des installations visées.

A cet égard, le Ministre des Travaux publics de l'époque a créé, en 1970, une Commission chargée d'examiner le problème de ces installations, d'édicter certaines directives et de désigner les endroits appropriés. Il s'agit de la « Commission des Installations en bordure des autoroutes ».

Ces installations comprennent non seulement les aires de repos et de parage, mais aussi des restaurants, des motels et des stations d'essence.

Il est évident que la réalisation d'installations en bordure des autoroutes doit être progressive. En effet, seul un minimum garanti d'intensité de trafic justifie les investissements gigantesques qui sont requis.

Lors de l'étude des diverses possibilités relatives à la construction des installations visées, il a fallu opérer un premier choix;

- soit créer, comme en Allemagne, une société publique qui construirait les installations;
- soit faire appel, en tout ou en partie, à l'aide du secteur privé, comme c'est le cas en Suisse, en Italie, en France et en Angleterre.

Des considérations budgétaires ont entraîné le choix de la deuxième formule.

Un deuxième choix s'imposait ensuite en ce qui concerne l'exploitation :

- soit octroyer une concession comme cela se pratique en Suisse, en Italie ou en France, sur la base notamment d'une adjudication de gré à gré;
- soit octroyer une concession sur la base d'une adjudication publique, à l'exemple de l'Angleterre.

En l'occurrence, c'est également la seconde formule qui a été retenue.

Par conséquent, les concessions relatives aux entreprises annexes sont octroyées aux promoteurs sur la base d'une adjudication-concours et en fonction d'un cahier des charges général et particulier. A cette occasion, les soumissionnaires sont classés selon :

- 1) leur offre financière, c'est-à-dire le pourcentage offert sur le chiffre d'affaires;
- 2) l'investissement proposé et la conformité avec les exigences formulées dans les cahiers des charges;
- 3) la solvabilité et la qualification professionnelle du promoteur.

Un plan d'implantation général des entreprises annexes le long du réseau autoroutier belge a été établi, compte tenu des distances intercalaires observées à l'étranger.

Il a, à cette occasion, été argué du fait que les autoroutes font partie intégrante du réseau autoroutier européen et que les distances séparant les entreprises annexes devraient dès lors être fixées à l'échelle européenne.

Antwoord :

Niemand zal heden nog de noodzaak en het nut van de nevenbedrijven langs de autosnelwegen betwijfelen. Inderdaad, het is niet voldoende autosnelwegen te bouwen. Deze autosnelwegen moeten ook uitgerust worden met parkeerplaatsen, alwaar de weggebruiker bepaalde onmisbare accommodaties inzake bevoorrading kan vinden, zowel voor hem zelf als voor zijn voertuig.

Het Ministerie van Openbare Werken heeft nochtans in de eerste plaats zijn financiële inspanningen dienen te concentreren op de constructie van de autosnelwegen zelf.

Gezien het feit dat dit programma reeds in belangrijke mate gevorderd is, kan het Bestuur momenteel overgaan tot de versnelde realisatie van de nevenbedrijven.

In dit verband werd in 1970 door de toenmalige Minister van Openbare Werken een commissie opgericht die het probleem van de nevenbedrijven onderzoekt, bepaalde richtlijnen vastlegt en de ligplaatsen aanduidt. Bedoelde commissie wordt betiteld : « Commissie van de Nevenbedrijven langs de Autosnelwegen ».

De nevenbedrijven omvatten niet enkel de rust- en parkeerplaatsen, doch ook restaurants, motels en benzinestations.

Het spreekt vanzelf dat de realisatie van de nevenbedrijven langs de autosnelwegen progressief dient te gebeuren. Inderdaad, slechts een gewaarborgd minimum aan verkeersintensiteit verantwoordt de vereiste enorme investeringsbedragen.

Bij de studie van de verschillende mogelijkheden betreffende de constructie van de nevenbedrijven, diende men een eerste keuze te maken :

- ofwel zoals in Duitsland, een staatsmaatschappij oprichten die de installaties zou bouwen;
- ofwel gedeeltelijk of geheel een beroep doen op de hulp van de privé-sector zoals zulks gebeurt in Zwitserland, Italië, Frankrijk en Engeland.

Wegens budgettaire overwegingen werd de tweede formule gevolgd.

Vervolgens moest een tweede keuze worden gemaakt met betrekking tot de exploitatie :

- ofwel een concessie verlenen zoals in Zwitserland, Italië of in Frankrijk, nl. op basis van een onderhands akkoord;
- ofwel een concessie verlenen op basis van een openbare aanbesteding naar het voorbeeld van Engeland.

Terzake werd eveneens de tweede formule in aanmerking genomen.

De concessies van de nevenbedrijven worden dus aan de promotors verleend op basis van een wedstrijd-aanbesteding, aan de hand van een algemeen en bijzonder lastenkohier. Hierbij worden de inschrijvers gerangschikt volgens :

- 1) hun financiële offerte, t.z. het aangeboden percentage op het zakencijfer;
- 2) de voorgestelde investering en de conformiteit met de in de lastenkohieren geformuleerde vereisten;
- 3) de solvabiliteit en de beroepsbekwaamheid van de promotor.

Op basis van de tussenafstanden in het buitenland, werd een algemeen inplantingsplan voor de nevenbedrijven langs het Belgisch autosnelwegennet opgesteld.

Hierbij gold als uitgangsidee dat onze autosnelwegen integraal deel uitmaken van het Europees autosnelwegennet en dat derhalve de tussenafstanden van de nevenbedrijven volgens een Europese schaal dienen te worden vastgesteld.

C'est en vertu de cette conclusion qu'en Belgique l'équipement de base comprend alternativement des motels et des restaurants, distants les uns des autres de 40 à 60 km. Deux ou trois aires de stationnement sont prévues entre les aires de service principales précitées, si bien que les usagers des autoroutes disposeront d'une aire de repos tous les 10 à 20 km.

Comme il a été indiqué déjà ci-dessus, il s'agit là d'un projet global dont la réalisation s'échelonne sur plusieurs années, mais dont les lignes directrices devraient être connues dès maintenant afin de permettre, d'une part, de réserver les terrains nécessaires et, d'autre part, de fournir aux promoteurs des informations précises quant aux intentions à long terme de l'administration.

L'administration exproprie les terrains suivant des plans-types bien déterminés, les aménage et se charge en principe également des travaux d'infrastructure (revêtements). Ensuite, les promoteurs construisent les bâtiments à leurs frais et pour un délai de construction de 30 ans; à l'expiration de ce délai, les bâtiments deviennent propriété de l'administration.

Les normes applicables en matière d'ampleur des installations ont également été arrêtées en fonction de l'expérience acquise dans les pays voisins.

C'est ainsi que le cahier général des charges prévoit :

- pour les motels : 60 chambres au moins;
- pour les restaurants : 100 places assises au moins et 60 places supplémentaires sur la terrasse, ce qui représente un total de 160 places assises;
- pour les snack-bars : 46 places assises au moins et des places debout au comptoir;
- pour les postes d'essence : 12 pompes au moins selon la répartition suivante : 6 pompes d'essence super, 2 pompes d'essence normale et 4 pompes de mazout.

A cet égard, on a constaté que les concessionnaires de certains emplacements présentent des plans plus ambitieux, qui ne tiennent pas compte des normes imposées par l'administration.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu des installations annexes qui sont déjà entièrement en service :

Autoroute	Lieu d'implantation	Programme
E3	Kruikeke	Parking, 2 postes d'essence et 2 snack-bars.
E3	Marke	Parking, 2 postes d'essence et 2 snack-bars.
E3	Nazareth	Parking, 2 postes d'essence et 2 restaurants.
E5 - A10	Wetteren	Parking, 2 postes d'essence et 2 restaurants + 1 motel à construire par contrat en 1976.
E5	Heverlee	Parking, 2 postes d'essence, 2 restaurants et 1 motel.
E5	Tirlemont	Parking, 2 postes d'essence et 2 snack-bars.
E10	Ruisbroek	Parking, 2 postes d'essence, 2 restaurants et 1 motel.
E10	Minderhout	Parking, 2 postes d'essence et 2 restaurants.
E40	Aische-en-Refail	Parking, 2 postes d'essence et 2 snack-bars.
E41	Spy	Parking, 2 postes d'essence et 2 snack-bars.

In die geest bestaat in België de basisuitrusting afwisselend uit motels en restaurants met een tussenafstand van 40 tot 60 km. Twee of drie parkeerplaatsen zijn voorzien tussen voornoemde hoofddienstplaatsen, zodat om de 10 à 20 km een rustplaats ter beschikking van de autosnelweggebruikers gesteld wordt.

Zoals reeds vermeld gaat het hier om een globaal opzet, waarvan de realisatie zich spreidt over verschillende jaren, maar waarvoor nu reeds de hoofdlijnen dienen gekend te zijn, ten einde enerzijds de nodige gronden te kunnen reserveren en anderzijds de promotors duidelijk te kunnen informeren omtrent de plannen op lange termijn van het bestuur.

Het bestuur onteigent de terreinen volgens welbepaalde typeplans, maakt ze bouwrijp en gelast zich principieel eveneens met de infrastructuurwerken (verhardingen). Vervolgens worden de gebouwen door de promotors gebouwd op eigen kosten voor een concessieduur van 30 jaar waarna de gebouwen eigendom worden van het bestuur.

De normen betreffende de omvang van de installaties werden eveneens vastgelegd op basis van de ervaring die door onze buurlanden werd opgedaan.

Het algemeen lastenkohier eist aldus :

- voor de motels : minstens 60 kamers;
- voor de restaurants : een minimum van 100 zitplaatsen met 60 bijkomende plaatsen op het terras, m.a.w. een totaal van 160 zitplaatsen;
- voor de snack-bars : een minimum van 46 zitplaatsen + staanplaatsen aan de toeg;
- voor de benzinestations : een minimum van 12 pompen verdeeld als volgt : 6 pompen super, 2 pompen normal, 4 pompen Diesel.

In dit verband werd vastgesteld dat de concessionarissen voor sommige ligplaatsen een grootser ontwerp voorstellen, zonder rekening te houden met de opgelegde normen van het bestuur.

De hiernavolgende tabel geeft een overzicht van de nevenbedrijven die reeds volledig in dienst zijn.

Autosnelweg	Implantingsplaats	Programma
E3	Kruikeke	Parking met 2 benzinestations en 2 snack-bars.
E3	Marke	Parking met 2 benzinestations en 2 snack-bars.
E3	Nazareth	Parking met 2 benzinestations + 2 restaurants.
E5 - A10	Wetteren	Parking met 2 benzinestations + 2 restaurants + motel contractueel te bouwen in 1976.
E5	Heverlee	Parking met 2 benzinestations + 2 restaurants + motel.
E5	Tienen	Parking met 2 benzinestations + 2 snack-bars.
E10	Ruisbroek	Parking met 2 benzinestations + 2 restaurants + motel.
E10	Minderhout	Parking met 2 benzinestations + 2 restaurants.
E40	Aische-en-Refail	Parking met 2 benzinestations + 2 snack-bars.
E41	Spy	Parking met 2 benzinestations + 2 snack-bars.

Les installations annexes suivantes ont déjà fait l'objet d'une adjudication définitive et leur construction est en cours :

Autoroute	Lieu d'implantation	Programme
E3	Kalken	Parking, 2 postes d'essence, 2 restaurants et 1 motel.
E3	Ranst	Parking, 2 postes d'essence, 2 restaurants et 1 motel.
E5	Tronchiennes	Parking, 2 postes d'essence et snack-bars.
E5	Cerexhe-Heuseux	Parking, 2 postes d'essence, 2 restaurants et 1 motel.
E10 + E41	Thieu	Parking, 2 postes d'essence, 2 restaurants et 1 motel.

Aussi bien les installations annexes de Waremme sur l'E5 et de Grand-Bigard sur l'E10 que celles de Verlaine sur l'E41 et de Gierle sur l'E3 ont fait l'objet d'une adjudication définitive. Toutefois leur construction doit encore être entamée.

Les expropriations sont en cours pour les concessions des installations annexes de Tessenderlo sur l'E39 et de Saint-Ghislain sur l'E10 + E41.

Le programme de 1976 et des années suivantes prévoit encore l'adjudication des installations annexes suivantes :

- Jabbeke sur l'autoroute E5, comportant deux postes d'essence, deux restaurants et un motel;
- Bierges sur l'E40, comportant deux postes d'essence et deux snack-bars;
- Walhorn sur l'E5, comportant deux postes d'essence et deux restaurants;
- Slins sur l'A13, comportant deux postes d'essence et deux snack-bars;
- Maasmechelen sur l'E39, comportant deux postes d'essence, deux restaurants et un motel;
- Froyennes sur l'A8, comportant deux postes d'essence, deux restaurants et un motel.

Lorsque toutes les installations annexes seront en service, l'équipement de nos autoroutes — qui comportera 27 installations annexes — sera d'un niveau assez proche de celui des autoroutes allemandes, qui est souvent cité en exemple.

L'administration a l'intention de bloquer la réalisation du programme général des installations annexes sur les autoroutes pendant les cinq années qui suivent la réalisation du programme précité.

En raison des difficultés que connaît le secteur de l'hôtellerie et de la restauration, le programme des installations annexes a fait l'objet de contestations de la part de sociétés privées en ce qui concerne les motels.

C'est dans cette perspective qu'a été créé, à l'initiative du Ministre, un groupe de travail chargé d'examiner la construction et l'exploitation d'entreprises hôtelières le long des autoroutes.

Cet examen comporte notamment un sondage d'opinion de la clientèle des installations annexes de Ruisbroek sur l'E10 et d'Heverlee sur l'E5.

Ces sondages d'opinion doivent encore avoir lieu, si bien qu'il est impossible pour l'instant de donner le résultat définitif de l'examen auquel a procédé le groupe de travail interministériel précité.

Volgende nevenbedrijven werden reeds definitief toegewezen en zijn volop in opbouw :

Autosnelweg	Implantingsplaats	Programma
E3	Kalken	Parking met 2 benzinestations, 2 restaurants en 1 motel.
E3	Ranst	Parking met 2 benzinestations, 2 restaurants en 1 motel.
E5	Drongen	Parking met 2 benzinestations + snack-bars.
E5	Cerexhe-Heuseux	Parking met 2 benzinestations, 2 restaurants en 1 motel.
E10 + E41	Thieu	Parking met 2 benzinestations, 2 restaurants en 1 motel.

Zowel de nevenbedrijven te Borgworm langs de E5 en te Groot-Bijgaarden langs de E10, als die te Verlaine langs de E41 en te Gierle langs de E3 werden reeds definitief toegewezen, doch de constructie ervan dient nog een aanvang te nemen.

Voor de concessies van de nevenbedrijven te Tessenderlo langs de E39 en te Saint-Ghislain langs de E10 + E41 zijn de onteigeningen in uitvoering.

Het programma van 1976 en de volgende jaren voorziet eveneens nog in de aanbestedingen voor volgende nevenbedrijven :

- Jabbeke langs de E5 omvattende 2 benzinestations, 2 restaurants en 1 motel;
- Bierges langs de E40 omvattende 2 benzinestations + 2 snack-bars;
- Walhorn langs de E5 omvattende 2 benzinestations + 2 restaurants;
- Slins langs de A13 omvattende 2 benzinestations + 2 snack-bars;
- Maasmechelen langs de E39 omvattende 2 benzinestations + 2 restaurants + 1 motel;
- Froyennes langs de A8 omvattende 2 benzinestations + 2 restaurants + 1 motel.

Zodra deze 27 nevenbedrijven in dienst zullen zijn zullen zij het zo geprezen niveau van de uitrusting van de Duitse autosnelwegen sterk benaderen.

Het ligt in de bedoeling van het Bestuur de vermelde realisaties van het algemeen programma van de nevenbedrijven langs de autosnelwegen gedurende 5 jaar na de realisatie van het hogervermeld programma te blokkeren.

Omwille van moeilijkheden in de horecasector werd vooral door privé-maatschappijen het programma der nevenbedrijven geconstateerd op het vlak van de motels.

In dit verband werd op initiatief van de Minister een interministeriële werkgroep opgericht die belast werd met het onderzoek van de constructie en de exploitatie van slaapplekken langs de autosnelwegen.

Dit onderzoek omvat onder meer een opiniepeiling van het cliënteel van de nevenbedrijven te Ruisbroek langs de E10 en te Heverlee langs de E5.

Bedoelde opiniepeiling dient nog plaats te grijpen zodat het momenteel onmogelijk is het definitief resultaat van het onderzoek van voornoemde interministeriële werkgroep mede te delen.

En plus de ces aires de service principales, l'équipement des aires de repos ordinaires a été entamé; ces dernières comportent un kiosque pourvu d'installations sanitaires publiques.

C'est ainsi que les aires de repos de Gentbrugge et de Waasmunster sur l'E3 sont déjà équipées de ces kiosques, tandis que les installations sanitaires de l'aire de repos de Brecht sont en cours d'aménagement.

Enfin, l'aménagement de l'installation annexe de Grand-Bigard a fait l'objet à un moment donné de vives contestations de la part de l'administration communale concernée.

Cette affaire a toutefois été réglée en principe, si bien que la réalisation de l'installation annexe précitée peut se poursuivre.

Question :

Où en est l'interpénétration des autoroutes entre la Belgique et la France ?

Où en sont les tractations ?

Réponse :

Une réunion de la Commission franco-belge des Routes qui s'est tenue à Paris le 16 janvier 1975, a été consacrée aux liaisons routières entre la France et la Belgique.

Ont été examinées les liaisons routières suivantes entre la France et la Belgique :

1) Liaison Furnes-Calais (E 5).

En accord avec les autorités françaises, le passage-frontière de cette autoroute a été prévu sur le territoire de la commune d'Adinkerke, à hauteur du « Groot Moerhof ».

Etant donné que la prolongation de l'autoroute E 5 en territoire français n'est pas encore prévue dans l'immédiat, un raccordement provisoire sera réalisé en territoire belge en direction de Calais, via la RN n° 72 à l'ouest de Furnes.

2) Liaison Ypres (A 9)-Poperinge-Steenvoorde (A 25).

Un accord complet est intervenu avec les autorités françaises pour que cette liaison soit réalisée avant 1980.

Les crédits nécessaires à cette fin seront prévus, tant par la France que par la Belgique.

3) Route express Mouscron-Armentières.

Le tracé de cette liaison ne soulève plus de problèmes. Le tronçon situé en territoire français sera réalisé avant 1980, de manière à assurer la synchronisation nécessaire avec les travaux en territoire belge.

Il subsiste encore quelques points de discussion au sujet de la répartition des frais relatifs à la construction d'un pont qui devra enjamber la Lys sur le tracé de cette route.

4) Mons-Maubeuge.

On a proposé aux autorités françaises que cette liaison, tant souhaitée par les habitants de la région de Mons, soit également réalisée avant 1980, conformément aux projets belges.

Naast deze hoofddienstplaatsen is men thans eveneens begonnen met de uitrusting van de gewone rustplaatsen met een kiosk die een publieke sanitaire installatie omvat.

Zo zijn reeds de rustplaatsen te Gentbrugge en te Waasmunster langs de E3 uitgerust met dergelijke kiosken, terwijl deze te Brecht volop in opbouw zijn.

De aanleg van het nevenbedrijf te Groot-Bijgaarden heeft ten slotte op een bepaald ogenblik aanleiding geven tot hevige contestatie vanwege het betrokken gemeentebestuur.

Deze aangelegenheid werd echter principieel bijgelegd zodat de realisatie van het bedoelde nevenbedrijf worden voortgezet.

Vraag :

Hoever staat het met de autowegen die België met Frankrijk verbinden ?

Hoever staan de onderhandelingen ?

Antwoord :

Inzake de wegverbindingen tussen Frankrijk en België had op 16 januari 1975 een vergadering van de Frans-Belgische commissie der Wegen plaats te Parijs.

Volgende wegverbindingen tussen Frankrijk en België werden behandeld :

1) Verbinding Veurne-Calais (E 5).

De grensovergang van deze autoweg is in akkoord met de Franse autoriteiten vastgesteld op het grondgebied van de gemeente Adinkerke, ter hoogte van het « Groot Moerhof ».

Aangezien de verlenging van de autoweg E 5 op Frans grondgebied nog niet onmiddellijk geprogrammeerd wordt, zal op Belgisch grondgebied een voorlopige aansluiting in de richting van Calais via de RW. 72 ten Westen van Veurne tot stand worden gebracht.

2) Verbinding Ieper (A 9) - Poperinge - Steenvoorde (A 25).

Er werd volledige overeenstemming met de Franse nodige kredieten hiervoor worden uitgetrokken.

Zowel langs Belgische als langs Franse zijde zullen de nodige kredieten hiervoor voorzien worden.

3) Expressweg Moeskroen-Armentières.

Er zijn geen problemen meer inzake het tracé van deze verbinding. De verwezenlijking van het gedeelte op Frans gebied zal vóór 1980 geschieden, zodat de timing overeenstemt met de timing van werken op Belgisch grondgebied.

Alleen zijn er nog enkele discussiepunten inzake de kostenverdeling van de brug over de Leie in het tracé van deze weg.

4) Bergen-Maubeuge.

Aan de Franse autoriteiten wordt voorgesteld om deze verbinding die ten eerste gewenst wordt door de streek rond Bergen in overeenstemming met de Belgische plannen, ook vóór 1980 te verwezenlijken.

5) RN. 744 Charleroi-Erquelinnes-Jeumont-Maubeuge.

Le délai imparti pour la réalisation de cette liaison, au sujet de laquelle un accord a été conclu avec les autorités françaises, voici deux ou trois ans déjà, a été respecté du côté belge.

Un certain retard étant intervenu du côté français, il a toutefois été promis que ce retard serait comblé, de sorte que cette liaison sera réalisée avant 1980.

6) RN 28 Sedan-Bouillon-Saint-Hubert-Champlon.

Le programme relatif à la réalisation de cette liaison à quatre bandes de circulation est la voie d'exécution du côté belge, tant et si bien que les travaux seront terminés pour la fin de 1978.

Du côté français, les travaux seront exécutés dans les années qui suivront.

7) Liaison Bruxelles-Lille.

Aucune décision définitive n'a encore été prise quant à la nature de cette liaison.

Les autorités françaises ont également insisté pour la réalisation d'une liaison rapide entre Bruxelles et Lille.

Question :

Quel est le programme détaillé des travaux à exécuter par l'Intercommunale pour la construction des autoroutes en Flandre occidentale ?

Réponse :

La réponse à cette question se trouve à l'annexe 3.

Question :

Quel est le schéma chronologique des derniers travaux de l'autoroute Bruxelles-Malines-Anvers ?

Réponse :

Ainsi qu'il a été dit déjà à plusieurs reprises en réponse à des questions parlementaires, le schéma chronologique des derniers travaux de l'autoroute Bruxelles-Malines-Anvers (en direction d'Anvers) est le suivant :

1) L'échangeur de Kontich sera terminé vers le milieu de 1976, en ce sens que tous les mouvements de la circulation en provenance ou en direction de Bruxelles y seront possibles.

2) Le tronçon Kontich-Wilrijk a, ainsi qu'il avait été prévu, été mis en adjudication à la fin de l'année écoulée, de sorte que les travaux pourront bientôt commencer, ceci en vue de mettre aussitôt que possible en service ce tronçon également.

3) Au cours de la première moitié de cette année il sera procédé à l'adjudication, tant de la jonction avec la J. Moretuslei que de la seconde partie du tunnel T 70.

4) Le seul ouvrage encore manquant, l'échangeur E3-E10, pourrait être mis en adjudication à la fin de cette année, de sorte que la mise en service intégrale de l'autoroute E10 au cours de 1979 peut vraisemblablement être escomptée.

5) Rijksweg 744 Charleroi-Erquelinnes-Jeumont-Maubeuge.

De timing van de verwezenlijking van deze verbinding, waarover reeds twee à drie jaar geleden een akkoord werd bereikt met de Franse autoriteiten, werd nageleefd langs Belgische zijde.

Lang Franse zijde werd een zekere vertraging opgelopen. Er werd echter beloofd de achterstand op het voorziene tijdschema in te lopen, zodat deze verbinding vóór 1980 zal verwezenlijkt zijn.

6) Rijksweg 28 Sedan-Bouillon-Saint-Hubert-Champlon.

Het programma op Belgisch grondgebied voor het verwezenlijken van deze verbinding op 4 rijstroken is in volle uitvoering; tegen einde 1978 zullen de werken klaar zijn.

Aan Franse zijde zullen de werken in de eerstkomende jaren uitgevoerd worden.

7) Verbinding Brussel-Rijssel.

Aangaande de aard van deze verbinding werd nog geen definitieve beslissing genomen.

Op de verwezenlijking van een snelle verbinding tussen Brussel en Rijssel wordt ook door de Franse autoriteiten aangedrongen.

Vraag :

Welk is het detailprogramma van de werken die moeten worden uitgevoerd door de Intercommunale voor Autosnelwegen West-Vlaanderen ?

Antwoord :

Het antwoord hier op komt voor in bijlage 3.

Vraag :

Welk is het tijdschema voor de afwerking van de autosnelweg Brussel-Mechelen-Antwerpen ?

Antwoord :

Zoals reeds herhaaldelijk werd meegedeeld in antwoord op parlementaire vragen ziet het tijdschema voor de afwerking van de autosnelweg Brussel-Mechelen-Antwerpen (in de richting Antwerpen) er als volgt uit :

1) De verkeerswisselaar Kontich zal medio 1976 afgewerkt zijn in die zin dat alle verkeersbewegingen van en naar Brussel aldaar mogelijk zullen zijn.

2) Het vak Kontich-Wilrijk werd zoals voorzien einde vorig jaar aanbesteed, zodat de werken binnen afzienbare tijd een aanvang kunnen nemen, dit met het vooruitzicht ook dit vak zo spoedig mogelijk in dienst te kunnen stellen.

3) Zo wel het aansluitingscomplex op de J. Moretuslei als het tweede deel van de Tunnel T 70 zal in de eerste helft van dit jaar nog aanbesteed worden.

4) Het enige resterend sluitstuk namelijk de Verkeerswisselaar E3-E10 zou einde van dit jaar kunnen aanbesteed worden, zodat de volledige ingebruikname van de E10 vermoedelijk mag verwacht worden in de loop van 1979.

Question :

La construction de certaines autoroutes suscite de nombreuses contestations, c'est le cas par exemple de l'autoroute A24.

Quel est le point de vue du Ministre à ce sujet ?

Réponse :

La construction de l'autoroute A24 a, en effet, donné lieu à certaines discussions.

Cependant, il ne faut pas se baser uniquement sur les chiffres actuels de la densité de la circulation sur le réseau routier existant pour justifier la nécessité d'une liaison routière convenable. Il convient plutôt d'envisager la réalisation de celle-ci comme l'établissement d'une liaison entre des centres importants et comme la création d'un instrument de développement pour diverses régions.

D'autre part, il ne faut pas perdre de vue que l'amélioration des communications actuelles peut constituer une solution qui, à première vue, est facile et économique, mais qui comporte néanmoins de graves inconvénients. Il est en effet injustifiable d'élargir à outrance une route en bordure de laquelle sont construites des rangées de maisons et sur laquelle la circulation est assez intense; cela reviendrait à en augmenter la capacité et à en accroître encore les inconvénients qui sont nombreux : il suffit de songer à l'environnement, aux accidents, etc.

Relier les parties non bâties de cette route par une rocade contournant les quartiers bâtis ne présente pas davantage une solution efficace étant donné qu'un tracé acceptable ne peut être réalisé vu sa proximité des centres bâtis.

D'une façon générale on en est ainsi arrivé à mener une politique dynamique au lieu d'une politique statique. Plutôt que d'intensifier la circulation en des endroits où celle-ci est déjà forte — ce qui incite les gens à déménager à nouveau, donc à se déplacer davantage encore, ce qui accroît la pollution — on procède au développement des liaisons dans des endroits où l'on dispose encore d'espace et d'air.

Enfin, il y a lieu de préciser encore que certains se basent uniquement sur une analyse des comptes et profits, analyse dont il résulte qu'il y aurait lieu, par le biais d'une politique appropriée, de promouvoir davantage les transports publics. Il convient de faire observer ici que les préférences des citoyens ne correspondent pas à cette conception, de sorte qu'il serait difficilement imaginable d'envisager de passer du trafic routier aux trafics par voie ferrée ou par voie navigable.

Question :

La confusion règne au sujet des tracés des autoroutes A 8 et A 9.

Dans la région d'Audenaerde, le tracé a été refait plusieurs fois.

Malgré l'accord réalisé en 1973 entre tous les parlementaires de la région au sujet des tracés, ceux-ci ne sont pas encore publiés.

Un membre demande un exposé précis et détaillé en ce qui concerne le tracé de l'autoroute A 9.

Réponse :

Des fonctionnaires du département ont consacré une longue étude critique au rapport Kirchen relatif au « Plan quinquennal pour le réseau routier belge », rapport qui a été établi à la demande de la Fédération routière belge.

Vraag :

Er is heel wat betwisting gerezen omtrent de aanleg van sommige autowegen, zoals bijvoorbeeld de A24.

Welke is de zienswijze van de Minister terzake ?

Antwoord :

De aanleg van de autoweg A24 heeft inderdaad tot discussie aanleiding gegeven.

Men mag zich echter niet uitsluitend steunen op de huidige cijfers inzake verkeersdrukke op het huidige wegennet om de noodzaak van een degelijke wegverbinding te motiveren. Veeleer moet de verwezenlijking ervan worden gezien als verbinding tussen belangrijke centra en het tot ontwikkeling brengen van diverse regio's.

Daarenboven mag niet uit het oog worden verloren dat het verbeteren van de huidige verbindingen een oplossing zou inhouden die op het eerste gezicht gemakkelijk en economisch blijkt te zijn maar evenwel ernstige nadelen inhoudt. Het is immers niet verantwoord een weg die voorzien is van lintbebouwing en waarop reeds een zekere drukte heerst te gaan bezwaren door een extra verbreding met opvoering van de capaciteit ervan. De hieraan verbonden nadelen zijn legio; men denke daarbij slechts aan het leefmilieu, de ongevallen e.d.m.

Evenmin blijkt het verbinden van niet bebouwde gedeelten van deze weg door omleiding ervan achter de bebouwde kommen een afdoende oplossing te bieden, daar een aanvaardbaar tracé onmogelijk is door een al te dichte ligging ervan bij de bebouwde kommen.

In het algemeen is men er aldus toe gekomen een dynamisch beleid te voeren i.p.v. een statisch beleid. In plaats van meer verkeer te brengen op plaatsen waar er al veel is — waardoor de mensen terug gaan verhuizen en zich dan nog meer verplaatsen met alle gevolgen vanden inzake verontreiniging — gaat men voor verbinding en ontwikkeling zorgen op plaatsen waar nog ruimte en lucht is.

Tenslotte zij ook aangestipt dat sommigen zich enkel steunen op een kosten-baten analyse waaruit blijkt dat men door een aangepaste beleidsvorming het vervoer meer naar het openbaar vervoer zou dienen te oriënteren. Hierbij zij opgemerkt dat de voorkeur van de burgers niet strookt met een dergelijke zienswijze zodat moeilijk kan gedacht worden aan een omschakeling naar het spoor- en waterverkeer.

Vraag :

Er is veel verwarring in verband met de tracés van de autowegen A 8 en A 9.

In de streek van Oudenaarde werd het tracé meer dan eens hertekend.

Ondanks het akkoord dat in 1973 onder al de parlementsliden van de streek werd bereikt, over de tracés werden deze nog niet bekendgemaakt.

Het lid vraagt een nauwkeurige/uiteenzetting omtrent het tracé van de A 9.

Antwoord :

Over het zogeheten rapport Kirchen betreffende « Een vijfjarenplan voor het Belgisch wegennet » opgemaakt in opdracht van de Belgische Wegenfederatie, werd door ambtenaren van het Departement een uitvoerige kritische studie opgemaakt.

Cette étude critique a été publiée dans le « Sociaal en Economisch Tijdschrift » du 7 janvier dernier, et, selon ses auteurs, les chiffres et les conclusions du rapport Kirchen sont très contestables.

Les résultats d'une analyse des coûts et des profits doivent donc être appliqués avec la circonspection nécessaire en ce qui concerne la politique routière.

Pour ce qui set de la modification des tracés et de la numérotation des routes de l'Etat et des autoroutes, le Ministre a fait remarquer qu'il est toujours possible de modifier certains tracés pour des raisons bien déterminées.

En règle générale, une nouvelle route reçoit un nouveau numéro, tandis que la route existante conserve l'ancien.

La forte densité du réseau routier de notre pays et la construction d'un grand nombre de nouvelles routes et autoroutes ont également entraîné l'adaptation de la numérotation.

Ces dernières années plusieurs solutions ont été avancées et étudiées en vue du désenclavement du sud de la Flandre orientale.

La construction d'une autoroute reliant Bruxelles à Renaix a été envisagée dès le début des années soixante; au sud de Renaix, cette autoroute devait se diviser en deux branches, l'une se dirigeant vers Courtrai et l'autre, vers Tournai.

Il a, ensuite, été proposé de réaliser une liaison directe Tournai-Bruxelles, appelée A8, et de désenclaver la région d'Audenarde-Renaix par la réalisation d'une autoroute reliant Bruxelles au Littoral occidental; cette autoroute appelée A57 partirait de Furnes, se dirigerait vers Roulers et Waregem, passerait entre Audenarde et Renaix pour se raccorder à Lessines à l'autoroute Tournai-Bruxelles.

La construction au départ de Deerlijk d'une autoroute qui devait relier Audenarde à Renaix et se raccorder à l'A8 à Ghoy a été projeté en 1974. Lors de la révision de la numérotation des autoroutes cette autoroute s'est vu attribuer le numéro A9 pour la raison précitée.

Vu les nombreuses interventions dans cette affaire et les vives controverses suscitées par les autoroutes A8 et A9 tant dans le Courtrais et dans les Ardennes flamandes qu'au Pajottenland, les services poursuivent l'étude de solutions de rechange.

Devant les nombreuses revendications contradictoires qui ont été formulées en ce qui concerne le désenclavement du sud de la Flandre orientale, il est normal que cette question fasse d'abord l'objet d'une étude approfondie. De surcroît, le fait que diverses organisations et plusieurs groupes de pression se préoccupent de cette question n'est pas pour faciliter cette tâche.

La décision définitive au sujet du tracé de l'A9 tiendra, autant que possible, compte des arguments invoqués. Il va sans dire que ce tracé sera également influencé par la décision définitive qui sera prise en ce qui concerne l'A8.

Etant donné que l'infrastructure routière actuelle du sud de la Flandre orientale ne satisfait plus aux exigences de notre époque, son adaptation ultérieure est requise.

A cet égard il faut rappeler que le plan quinquennal 1976-1980 prévoit, d'une part, la modernisation de la route de l'Etat Audenarde-Renaix, Renaix-Brakel, en portant cette dernière à 2×2 bandes de circulation et, d'autre part, les contournements de Renaix et de Brakel.

La modernisation de la route de l'Etat 59 Audenarde-Grammont est également prévue; cette route devra toutefois comporter deux bandes de circulation qui seront éventuellement pourvues de bandes de sécurité.

Deze kritische beschouwingen zijn verschenen in het Sociaal en Economisch Tijdschrift op 7 januari 1976. De cijfers en conclusies die in het rapport Kirchen voorkomen worden zeer betwistbaar geacht.

De resultaten van een kosten-batenanalyse dienen dus met de nodige omzichtigheid toegepast te worden m.b.t. het wegenbeleid.

Wat de wijziging in tracés en nummers van rijkswegen en autosnelwegen betreft, merkt de Minister op dat het om bepaalde redenen altijd mogelijk is bepaalde tracés te wijzigen.

Aan een nieuwe weg wordt in het algemeen ook een nieuw nummer gegeven terwijl de bestaande weg het oude nummer behoudt.

De grote dichtheid van het wegennet in ons land en de aanleg van vele nieuwe wegen en autowegen heeft ook de aanpassing van de nummering tot gevolg gehad.

Voor de ontsluiting van het Zuiden van Oost-Vlaanderen werden de laatste jaren reeds verschillende mogelijke oplossingen naar voren gebracht en bestudeerd.

In het begin van de jaren zestig werd een autoweg voorzien vanaf Brussel naar Ronse. Ten zuiden van Ronse moest deze autoweg zich splitsen in een tak naar Kortrijk en in een andere tak naar Doornik.

Vervolgens werd voorgesteld een directe verbinding Doornik-Brussel A8 genoemd te verwezenlijken, en de streek Oudenaarde-Ronse te ontsluiten door de autosnelweg Brussel-Westkust, A57 genoemd die van Veurne, via Roeselare, en Waregem tussen Oudenaarde en Ronse verliep, om in Lessen aan te sluiten op de autoweg Doornik-Brussel.

In 1974 werd alsdan het plan opgevat om vanaf Deerlijk een autosnelweg aan te leggen die Oudenaarde en Ronse zou verbinden en die Ghoy zou aansluiten op de A8 Doornik-Brussel. Bij de herziening van de nummering der autosnelwegen om hogergenoemde reden werd aan deze autoweg het nummer A9 gegeven.

Gezien de vele bemoeingen in deze aangelegenheid en des belangrijke bestwistingen omtrent de autosnelwegen A8 en A9, zowel in het Kortrijkse, de Vlaamse Ardennen als in het Pajottenland, worden door de diensten nog altijd wisseloplossingen onderzocht.

Gezien de verschillende tegenstrijdige eisen die gesteld worden in verband met de ontsluiting van het zuiden van Oost-Vlaanderen, is het normaal dat deze zaak eerst grondig bestudeerd wordt. Het feit dat allerhande organisaties en ook drukingsgroepen zich met deze kwestie bezighouden vergemakkelijkt deze taak ook niet.

Zoveel als mogelijk zal met de naar voren gebrachte argumenten rekening gehouden worden om een uiteindelijke beslissing nopens het tracé van de A9 te nemen. Vanzelfsprekend zal dit tracé eveneens beïnvloed worden door de uiteindelijke beslissingen die betreffende de A8 zal genomen worden.

Aangezien de huidige verkeersinfrastructuur in het zuiden van Oost-Vlaanderen niet beantwoordt aan de huidige eisen, is voorts een verdere aanpassing noodzakelijk.

In dit verband zij aangestipt dat in het vijfjarenplan 1976-1980, de modernisering tot 2×2 rijstroken van zowel de RW. 58 Oudenaarde-Ronse, Ronse-Brakel en de verwezenlijking van de omleidingen van Ronse en Brakel voorzien zijn.

Het moderniseren van de RW. 59 Oudenaarde-Geraardsbergen is ook voorzien, echter als een weg met 2 rijstroken, eventueel voorzien van veiligheidsstroken.

Le Ministre a chargé l'administration d'examiner la possibilité de remplacer le tracé établi initialement par l'arrêté royal de 1972 par un autre, qui coïnciderait avec la section de la route express Hal-Enghien, actuellement en construction.

Si ce tracé est retenu, la nouvelle liaison recevra probablement le statut de route express et non celui d'autoroute.

Il y a cependant lieu de remarquer que, dans le nord du Hainaut occidental, l'ancien et le nouveau tracé coïncident.

Les liaisons nord-sud entre l'autoroute A8 ou la route express de substitution et la route de l'Etat Leuze-Audenaarde garderont leur tracé initial.

Il s'agit en l'occurrence, d'une part, de la future autoroute (ou route express) A20 Mons-Gand, d'autre part de la route de l'Etat Leuze-Audenaarde, qui est actuellement aménagée en route express.

* * *

Aucune décision définitive n'a encore été prise en ce qui concerne l'autoroute A 9.

Selon les options actuelles, le tracé serait le suivant :

— de Courtrai à Avelgem, il suivrait le tracé de la route express en projet Courtrai-Escanaffles; Avelgem serait relié à Kerkhove et, de Kerkhove à Deftinge, le tracé suivrait celui de l'autoroute A 9 qui était antérieurement prévue. Enfin, la liaison entre Deftinge et la route express en projet Grammont-Ninove-Alost serait réalisée.

Bruxelles pourrait être atteint, au départ de Ninove, par l'actuelle route de l'Etat n° 9 Ninove-Bruxelles, qui compte déjà quatre bandes de circulation, ou bien, au départ d'Alost, par l'autoroute E 5 Ostende-Bruxelles.

La décision définitive sera prise très prochainement.

Question :

La modernisation des routes des « Ardennes flamandes » et leur élargissement à 4 bandes de circulation modifierait complètement et inutilement la physionomie de la région et détruirait le modèle d'habitat.

Réponse :

En ce qui concerne les liaisons routières Audenaarde-Renaix et Renaix-Brakel, la situation se présente comme suit :

1) route de l'Etat 58 Audenaarde-Renaix (2 × 2 bandes de circulation).

— 1976 : réalisation du tronçon Audenaarde-Erikhove; les expropriations sont terminées et l'adjudication aura lieu au mois de mars.

— 1977 : tronçon sur le territoire d'Erikhove à Nukerke : les expropriations sont en cours.

— 1978 : tronçon Nukerke-Renaix.

— 1979-1980 : contournement de Renaix.

2) route de l'Etat 62 Renaix-Brakel (2 × 2 bandes de circulation).

— 1976 : réalisation du tronçon Renaix-Ellezelles. Les expropriations sont toujours en cours. L'adjudication des travaux est prévue pour le mois de juillet.

— 1977 : tronçon Ellezelles-Flobecq.

— 1978 : tronçon Flobecq-Brakel.

— 1979-1980 : contournement de Brakel.

De Minister heeft het Bestuur gevraagd na te gaan of het bij koninklijk besluit van 1972 oorspronkelijk vastgesteld tracé kon worden vervangen door een ander tracé dat zou samenlopen met de sectie van de snelverkeersweg tussen Halle en Edingen, thans in aanleg.

Zo dit tracé weerhouden wordt, is het waarschijnlijk dat de nieuwe verbinding het statuut van snelverkeersweg en niet dat van autosnelweg krijgt.

Er valt nochtans op te merken dat in het Noorden van West-Henegouwen het nieuw en het oud tracé samenvallen.

De Noord-Zuidverbindingen tussen de autosnelweg A 8 of de vervangende snelverkeersweg en de R. W. 58 Leuze-Oudenaarde zullen hun oorspronkelijk tracé behouden.

Het gaat hier enerzijds om de toekomstige autosnelweg (of snelverkeersweg) A 20 Bergen-Gent en anderzijds om de R. W. Leuze-Oudenaarde, die thans als snelverkeersweg uitgerust wordt.

* * *

Betreffende de A 9 werd nog geen definitieve beslissing genomen.

Volgens de huidige opties zou het tracé er uitzien als volgt :

Van Kortrijk tot Avelgem zou het tracé van de geplande expressweg Kortrijk-Escanaffles worden gevolgd; Avelgem zou verbonden worden met Kerkhove, en van Kerkhove tot Deftinge zou het tracé van de vroeger geplande autosnelweg A 9 gevolgd worden. Van Deftinge zou er dan een verbinding tot stand komen met de geplande expressweg Geraardsbergen-Ninove-Aalst.

De verbinding met Brussel kan geschieden door, ofwel vanaf Ninove gebruik te maken van de bestaande rijksweg 9 Ninove-Brussel die reeds uit 4 rijstroken bestaat, ofwel vanaf Aalst via de E 5 Oostende-Brussel.

De uiteindelijke beslissing zal zeer binnenkort worden genomen.

Vraag :

Door het moderniseren van de wegen in de Vlaamse Ardennen en door het aanbrengen van 4 rijbanen zou het uitzicht van de streek zonder enig nut volkomen gewijzigd worden en zou de typische woningbouw verdwijnen.

Antwoord :

Wat de wegverbindingen Oudenaarde-Ronse, Ronse-Brakel betreft, ziet de toestand er als volgt uit :

1) RW 58 Oudenaarde - Ronse (2 × 2 rijstroken).

— 1976 : verwezenlijking van het vak Oudenaarde-Erikhove; de onteigeningen zijn klaar en de aanbesteding gaat door in maart.

1977 : vak op het grondgebied Erikhove-Nukerke : de onteigeningen zijn aan de gang.

— 1978 : vak Nukerke-Ronse.

— 1979-1980 : omleiding van Ronse.

2) RW 62 Ronse-Brakel (2 × 2 rijstroken).

— 1976 : verwezenlijking van het vak Ronse-Elzele. De onteigeningen zijn nog aan de gang. De aanbesteding van de werken is voorzien voor de maand juli.

— 1977 : vak Elzele-Vloesberg.

— 1978 : vak Vloesberg-Brakel.

— 1979-1980 : omleiding van Brakel.

Question :

L'autoroute Tournai-Zeebrugge est non seulement nécessaire sur le plan économique mais elle supprimerait la cause de nombreux accidents qui se produisent sur la route actuelle.

Réponse :

La construction de cette autoroute s'effectuera :

— pour le tronçon compris entre Tournai et le croisement avec l'autoroute E 3 : à l'intervention du Fonds des Routes;

— à partir de l'autoroute E 3 jusqu'à Bruges (Zeebrugge) : à l'intervention de l'« Intercommunale Vereniging voor de Autosnelwegen van West-Vlaanderen » (I. V. A. W.), laquelle a la concession de cette partie;

Le Ministre a pu donner l'assurance que les efforts nécessaires seront fournis en vue d'une réalisation rapide. Voici un aperçu de l'état actuel des choses :

A. Travaux en cours ou déjà mis en adjudication.

La réalisation de l'A 17 a débuté le 1^{er} février 1973.

Sont en cours ou déjà adjugés, les travaux suivants :

— travaux de terrassement et revêtements sur le tronçon Marquain (A 8)-Templeuve;

— travaux de terrassement sur le tronçon commençant à la limite Bellegem-Rollegem (E 3);

— pont sur l'E 3, à Aalbeke;

— travaux de terrassement et revêtements sur le tronçon E 3-Lys;

— ponts B 63 et 064 respectivement dans la « Kortrijkstraat » à Lauwe et la « Markestraat » à Aalbeke.

— pont B 62 dans la ligne ferroviaire 75 à Lauwe;

— viaduc sur la Lys à Marke;

— tunnel à Weverkem, de même que le pont sur la ligne ferroviaire n° 69 et le pont n° 59bis;

— échangeur entre l'autoroute A 17 et l'autoroute A 19 Courtrai-Furnes, à Wevelgem, y compris les ponts n° 59 et 59ter;

— travaux de terrassement et de voirie pour la construction du tronçon compris entre cet échangeur A 17/A 19 à Wevelgem et Rumbeke;

— travaux de terrassement et de voirie pour la construction du tronçon compris entre ces derniers travaux et la route de l'Etat n° 308 à Rumbeke;

— pont B 57 sur la voie vicinale à grande circulation n° 149 à Moorsele-Gullegem à Moorsele;

— pont B 53 sur la voie vicinale à grande circulation n° 140 (Oekenestraat) à Sint-Ellois-Winkel;

— construction du pont 046 sur le canal Roulers-Lys, sur le territoire des communes de Rumbeke et Kachtem.

Ces dispositions permettront, à la fin de 1976, d'ouvrir à la circulation l'autoroute A 17, à partir de la route de l'Etat n° 308 à Rumbeke jusqu'à l'E 3.

Vraag :

De autoweg Doornik-Zeebrugge is niet alleen nodig op economisch vlak, doch hij zou tevens de talrijke ongevallen die zich op de thans bestaande weg voordoen, voorkomen.

Antwoord :

De uitvoering van onderhavige autosnelweg geschiedt :

— voor het gedeelte begrepen tussen Doornik en de kruising met de autosnelweg E 3 : door het Wegenfonds;

— vanaf de autosnelweg E 3 tot Brugge (Zeebrugge) : door de Intercommunale Vereniging voor de Autosnelwegen van West-Vlaanderen (I. V. A. W.), die onderhavig gedeelte in concessie heeft.

De Minister verzekert dat de nodige inspanningen geleverd worden met het oog op een spoedige aanleg. Hierna volgt een overzicht van de stand van zaken :

A. Aan de gang zijnde werken of reeds gehouden aanbestedingen.

Met de uitvoering van de A 17 werd gestart op 1 februari 1973.

Volgende aannemingen zijn bezig of aanbesteed :

— grondwerken en verhardingen op het vak Marquain (A 8)-Templeuve;

— grondwerken op het vak vanaf de grensscheiding Bellegem-Rollegem (E 3);

— brug over de E 3 te Aalbeke;

— grondwerken en verhardingen op het vak E 3-Leie;

— bruggen B 63 en 064, respectievelijk in de Kortrijkstraat te Dauwe en de Markestraat te Aalbeke;

— brug B 26 in de spoorweglijn 75 te Lauwe;

— viaduct over de Leie te Marke;

— tunnel te Wevergem samen met de brug in de spoorlijn 69 en de brug n° 59bis;

— verkeerswisselaar tussen de autosnelweg A 17 en de autosnelweg A 19, Kortrijk-Veurne, te Wevelgem, hierin begrepen de bruggen n° 59 en 59ter;

— grond- en wegeniswerken voor het aanleggen van het vak begrepen tussen voornoemde verkeerswisselaar A 17/A 19 te Wevelgem en Rumbeke;

— grond- en wegeniswerken voor het aanleggen van het vak begrepen tussen laatstgenoemde aanneming en de rijksweg n° 308 te Rumbeke;

— brug B 57 in de buurtweg van groot verkeer n° 139, Moorle-Gullegem te Moorle;

— brug B 53 in de buurtweg van groot verkeer n° 140 (Oekenestraat) te St-Ellois-Winkel;

— bouw van de brug 046 over het kanaal Roeselare-Leie op het grondgebied van de gemeenten Rumbeke en Kachtem.

Voorgaande schikkingen zullen het mogelijk maken dat einde 1976 de autosnelweg A 17 voor het verkeer zal kunnen opengesteld worden vanaf de rijksweg n° 308 te Rumbeke tot aan de E 3.

B. Travaux prévus au programme 1976.

— Travaux de terrassement sur le tronçon Templeuve-Saint-Léger, tandis que les tronçons restants entre l'E 3 et Saint-Léger seront mis en adjudication au programme de 1977, pour autant que l'état des expropriations le permette;

— construction des ponts B 51, B 52, B 56 et B 58 sur le tronçon Wevelgem-Rumbeke;

— travaux de terrassement à partir de la route de l'Etat n° 308 à Rumbeke jusqu'à Ardooie;

— pont 047 sous la ligne ferroviaire Bruxelles-Adinkerke, à Rumbeke;

— travaux de terrassement (première phase) sur le tronçon Jabbeke-Zeebrugge.

Cette énumération montre clairement les efforts budgétaires fournis en vue de la réalisation accélérée de l'autoroute en question.

Dans les limites du plan quinquennal 1976-1980, on s'efforcera d'ouvrir à la circulation la nouvelle autoroute sur toute sa longueur pour l'année 1980.

Questions :

— Le dédoublement de la route de l'Etat 617 Kemzeke-Anvers était prévu en 1973, mais a été ajourné. Où en est-on ?

L'éclairage public de cette route est absolument nécessaire et prioritaire surtout sur sa partie située entre Kallo et Zwijndrecht (liaison des industries).

— Il semble qu'aucun crédit n'ait été prévu pour les projets prioritaires suivants :

1) Route de l'Etat 60 : le tracé définitif de la liaison entre la route de l'Etat 14 et la frontière hollandaise peut-il être communiqué ?

2) Liaison de l'E 3 avec la route de l'Etat 617, au départ de Zwijndrecht; l'élargissement de la « Krijgsbaan » et son prolongement, à partir de la route de l'Etat 14 jusqu'à la route de l'Etat 617 permettraient de réaliser à peu de frais une liaison rapide entre l'E 3 et la zone industrielle de la rive gauche de l'Escaut.

Une promesse définitive et un engagement sont nécessaires en l'occurrence.

3) Liaison entre l'E 3 et la route de l'Etat à Lokeren.

— Quelles sont les prévisions pour la mise en œuvre progressive du programme de l'E 3 dans la ville de Saint-Nicolas-Waes ?

— La grande ceinture d'Anvers (partie du pays de Waes de Bazel à Liefkenshoek) est sérieusement contestée et attaquée, du moins en ce qui concerne la partie sud (E 3-Escaut à Bazel), tant au point de vue de sa nécessité (le trafic se fait davantage vers le nord que vers le sud) que du point de vue des atteintes portées au parc naturel « Scheldeland ».

La partie nord (E 3-Liefkenshoek) n'est pas remise en question et est considérée depuis longtemps déjà comme étant absolument prioritaire (voir à ce sujet les développements du plan de secteur quinquennal).

Quelles sont les prévisions en ce domaine ?

Le tunnel sous la darse de la rive gauche est en construction et offre assez d'espace pour cette ceinture. Son exécution ne peut-elle pas être confiée à l'E 3 ?

— Le troisième tunnel sous l'Escaut, à la hauteur de Liefkenshoek (qui fait partie de la grande ceinture précitée), est

B. Werken voorzien op programma 1976.

— Grondwerken op het vak Templeuve-St-Léger, terwijl op het programma 1977 de resterende vakken tussen E 3 en St-Léger zullen aanbesteed worden, in zoverre de stand van de onteigeningen zulks toelaat;

— bouwen van de bruggen B 51, B 52, B 56 en B 58 op het vak Wevelgem-Rumbeke;

— grondwerken vanaf de rijksweg n° 308 te Rumbeke tot Ardooie;

— brug 047 onder de spoorweg Brussel-Adinkerke te Rumbeke;

— grondwerken (1^e faze) op het vak Jabbeke-Zeebrugge.

Bovengenoemde opsomming toont duidelijk de budgettaire inspanning aan, die geleverd wordt voor een versnelde realisatie van onderhavige autosnelweg.

Binnen de voorzieningen van het vijfjarenplan 1976-1980 zal ernaar gestreefd worden de nieuwe autoweg op zijn ganse lengte open te stellen tegen 1980.

Vragen :

— De ontdubbeling van de rijksweg 617 Kemzeke-Antwerpen was voorzien in 1973 maar werd verdaagd. Wat is de stand van zaken ?

De openbare verlichting van deze weg is absoluut noodzakelijk en prioritaair en dit vooral in het gevaarlijk gedeelte tussen Kallo en Zwijndrecht (verbinding industriën).

— Voor volgende prioritaire projecten zijn blijkbaar geen kredieten voorzien :

1) Rijksweg 60 : kan wat de verbinding tussen rijksweg 14 en de Nederlandse grens betreft : minstens het definitief tracé worden medegedeeld ?

2) Verbinding van de E 3 met de rijksweg 617 vanaf Zwijndrecht; door het verbreden van de Krijgsbaan en het doortrekken vanaf de rijksweg 14 tot de rijksweg 617 : zou met weinig kosten een spoedige verbinding tussen de E 3 en het industriegebied van de linkeroever kunnen tot stand komen.

Een definitieve belofte en vastlegging is hier noodzakelijk.

3) Verbinding tussen de E 3 en de rijksweg 14 te Lokeren.

— Wat zijn de vooruitzichten voor de progressieve tenuitvoerlegging van het programma van de E 3 in de stad Sint-Niklaas ?

— De grote ring rond Antwerpen (gedeelte Waasland van Bazel tot Liefkenshoek) wordt ernstig in vraag gesteld en aangevochten althans wat betreft het zuidelijk gedeelte (E 3-Schelde te Bazel) zowel wat de noodzaak ervan betreft (verkeersstromen lopen meer noordelijk dan richting zuid) als wegens de schending van het natuurpark Scheldeland.

Het noordelijk deel (E 3-Liefkenshoek) wordt niet in vraag gesteld en wordt reeds sedert lang als absoluut prioritaair beschouwd (zie terzake de toelichtingen bij het gewestplan voor 5 jaar).

Wat zijn de vooruitzichten terzake ?

De tunnel onder het kanaaldok op de Lo is in aanbouw en biedt ruimte voor deze ring. Kan de uitvoering niet worden opgedragen aan de E 3 ?

— De derde Scheldetunnel ter hoogte van Liefkenshoek (die deel uitmaakt van voornoemde grote ring) wordt even

depuis longtemps considéré comme prioritaires. Il constitue en outre la liaison nécessaire entre la zone portuaire et la zone industrielle de la rive droite, d'une part, et le complexe portuaire et industriel aménagé sur la rive gauche, d'autre part. Il faut donc absolument prendre une décision. En effet, nous savons d'expérience que, la décision étant prise, l'étude et l'exécution nécessiteront encore de nombreuses années. A défaut de décision immédiate, les pouvoirs publics se verront, dans quelques années, reprocher leur carence grave en matière de prévisions, c'est-à-dire au moment où le tunnel Kennedy et le tunnel Imalso seront, tous deux, plus que saturés.

Le maître de l'ouvrage (les Travaux publics ou l'E 3 ?) ne peut donc hésiter plus longtemps. Il faut encore qu'un crédit de principe soit prévu, à tout le moins pour les travaux d'étude.

Réponse :

1. Route de l'Etat 617 Kemzeke-Anvers.

Le dédoublement de ce tronçon est prévu au programme du Fonds des Routes pour 1976; l'adjudication aura lieu au mois de mars.

L'installation de l'éclairage public pourra être prévu après l'exécution des travaux de dédoublement.

2. a) Route de l'Etat 60.

Le tracé du tronçon entre la route de l'Etat 14 et la frontière hollandaise est celui de l'autoroute, prévue antérieurement entre Mons et Perkpolder à travers le territoire des communes de Belsele, Sint-Pauwels, Kemzeke et Stekene.

Ces travaux sont prévus dans l'extension de la concession de l'intercommunale E 3.

b) Liaison E 3-Route de l'Etat 617.

L'adjudication de la liaison entre le complexe du tunnel de la rive gauche, à Anvers, et la route de l'Etat 617 aura lieu au cours du premier semestre de 1976. Ces travaux seront exécutés pour compte de l'intercommunale E 3.

Une liaison directe entre la route de l'Etat 617 et l'E 3 sera ainsi réalisée.

c) Liaison E 3-Route de l'Etat 14 à Lokeren.

La liaison entre l'E 3 et la route de l'Etat 14 par le contournement ouest de Lokeren est prévue dans l'extension de la concession de l'intercommunale E 3.

Selon les disponibilités, cette liaison sera réalisée dans les années qui viennent.

3. Programme E 3 dans la ville de Saint-Nicolas-Waes.

Au cours de la deuxième moitié de 1976 un premier tronçon du ring intérieur de Saint-Nicolas sera construit entre le tunnel des chemins de fer et la route de l'Etat 14. Les expropriations sont déjà en cours.

La programmation ultérieure des travaux à Saint-Nicolas est subordonnée aux possibilités découlant des crédits.

La grande ceinture d'Anvers.

Des crédits seront prévus, à partir de 1977, pour la réalisation de cette autoroute, qui est plus que nécessaire.

L'élaboration d'un programme d'exécution détaillé est encore à l'étude, bien que les préférences aillent toujours davantage à une réalisation prioritaire de la liaison entre les deux rives de l'Escaut au nord de la ville (cf. Liefkenshoek).

zo lang als absoluut prioritair gesteld. Hij vormt tevens de noodzakelijke verbinding tussen het havengebied en het industriegebied van de rechteroever en het in aanbouw zijnde haven- en industriecomplex op de linkeroever. Er moet dus onverwijld een beslissing worden genomen. De ervaring leert immers dat vanaf deze beslissing nog zeer vele jaren zullen verlopen voor studie en uitvoering. Bij gebreke aan een onmiddellijke beslissing zal aan de overheid binnen enkele jaren een ernstig gebrek aan vooruitzicht worden verweten, nl. op het ogenblik dat de Kennedytunnel en de Imalsotunnel alletwee meer dan verzedigd zullen zijn.

De meester van het werk (Openbare Werken of de E 3 ?) mag dus niet langer talmen. Ook moet gezorgd worden voor een principieel krediet, minstens voor studiewerk.

Antwoord :

1. Rijksweg 617 Kemzeke-Antwerpen.

De ontubbeling van dit wegvak is voorzien in het programma van het Wegenfonds 1976; de aanbesteding gaat door in de maand maart.

Het aanbrengen van een openbare verlichting kan voorzien worden na de uitvoering van de ontubbelingswerken.

2. a) Rijksweg 60.

Het tracé van het vak tussen Rijksweg 14 en de Nederlandse grens is dit van de vroeger ontworpen autosnelweg Mons-Perkpolder, alover de gemeenten Belsele, St-Pauwels, Kemzeke en Stekene.

Deze werken zijn voorzien in de concessieuitbreiding van de Intercommunale E 3.

b) Verbinding E 3-Rijksweg 617.

In de eerste helft van 1976 zal de aanbesteding doorgaan van de verbinding tussen het Tunnelcomplex linkeroever te Antwerpen met de Rijksweg 617. Deze werken worden uitgevoerd voor rekening van de Intercommunale E.3.

Aldus zal een rechtstreekse verbinding tussen de Rijksweg 617 en de E 3 tot standgebracht worden.

c) Verbinding E 3-Rijksweg 14 te Lokeren.

De verbinding tussen de E 3 en de Rijksweg 14 via de westelijke ontleiding van Lokeren is voorzien in de concessieuitbreiding van de Intercommunale E 3.

Naargelang van de kredietmogelijkheden, zal deze verbinding in de eerstkomende jaren gerealiseerd worden.

3. Programma E 3 in de stad St-Niklaas.

In de tweede helft van 1976 zal een eerste vak van de binnenring van St-Niklaas aangelegd worden tussen de tunnel van de spoorwegen en de Rijksweg 14. De onteigeningen hiervoor zijn aan de gang.

De verdere programmering van de werken te St-Niklaas is afhankelijk van de kredietmogelijkheden.

Grote Ring van Antwerpen.

Vanaf 1977 zullen kredieten voorbehouden worden voor de realisatie van deze hoogstnoodzakelijke autosnelweg.

Het opstellen van een nauwkeurig uitvoeringsprogramma is nog ter studie hoewel de voorkeur voor de prioritaire realisatie van de Schelde-oeververbinding in het Noorden (cfr. Liefkenshoek) steeds groter wordt.

Au plan quinquennal 1976-1980 seraient, dès lors, repris, d'une part, la partie de l'E 3 (ouest) jusque Lillo (estimée à 1 600 millions) et, d'autre part, le tunnel à Lillo.

Les services compétents du département étudient en ce moment la conception technique de la liaison précitée entre les deux rives de l'Escaut.

Question :

Où en est la liaison Gand-Borinage ?

Réponse :

A l'époque, deux liaisons rapides avaient été prévues entre Gand et Mons : d'une part, l'autoroute A 20 et, d'autre part, le dédoublement de la route de l'Etat 56 sur 2×2 bandes de circulation.

Etant donné que deux liaisons, qui sont distantes l'une de l'autre de quelques kilomètres à peine ne se justifient pas, la possibilité est actuellement examinée de construire une seule liaison sur 2×2 bandes de circulation entre Gand et Mons, les tronçons déjà réalisés étant incorporés dans l'ensemble.

Une partie du dédoublement de la route de l'Etat 56 a déjà été effectuée sur le territoire des communes de Grotenberge et Godveerdegem.

Incessamment aura lieu l'adjudication des travaux du viaduc surplombant la voie ferrée à Leeuwergem dans cette partie de la liaison, de telle sorte que la zone industrielle de Zottegem sera rendue facilement accessible.

Question :

L'autoroute A 19 Courtrai-Ypres-Furnes doit être réalisée pour des raisons économiques.

Où en sont les travaux ?

Réponse :

A. Travaux en cours d'exécution ou adjudication approuvés.

— Echangeur (première phase) entre l'autoroute A 17 Tournai-Bruges et l'autoroute A 19 à Wevelgem et Gullegem, y compris le pont 50-ter dans la « Gullegemstraat ».

— Travaux de terrassement à partir de l'échangeur précité sur le tronçon Wevelgem-Menin.

— Travaux de terrassement sur le tronçon Menin-Geluwe.

— Travaux de terrassement sur le tronçon Weluwe-Ieper St.-Jan, y compris les ponts 022 et 023, à Ieper-St.-Jan.

— Pont B20 à Zonnebeke.

B. Travaux prévus au programme pour 1976.

— Travaux de revêtement sur le tronçon Wevelgem-Menin.

— Travaux de terrassement sur le tronçon Geluwe-Geluvel.

— Travaux de revêtement sur le tronçon Geluvel-Ieper St.-Jan.

— 4 ponts B sur le dernier tronçon.

Question :

Quelle sera la politique en matière d'éclairage des autoroutes ?

In het vijfjarenplan 1976-1980 zou dan enerzijds het deel E 3 (westen) tot Lillo (raming 1 600 miljoen) en anderzijds de tunnel te Lillo opgenomen worden.

De bevoegde diensten van het departement bestuderen momenteel de technische conceptie van de voornoemde Scheldeoververbinding.

Vraag :

Hoe staat het met de verbinding Gent-Borinage ?

Antwoord :

Tussen Gent en Mons werden vroeger twee snelle verbindingen gepland : enerzijds de autosnelweg A20 en anderzijds de ontdubbeling van de RW 56, op 2×2 rijstroken.

Aangezien twee dergelijke verbindingen op enkele kilometers afstand van elkaar niet verantwoord zijn, wordt nu de mogelijkheid onderzocht om één enkele verbinding op 2×2 rijstroken tussen Gent en Bergen aan te leggen waarbij gebruik zou gemaakt worden van de reeds verwezenlijkte gedeelten.

Op grondgebied van de gemeenten Grotenberge en Godveerdegem werd reeds een gedeelte van de ontdubbeling van de RW 56 uitgevoerd.

Binnenkort zal ook de aanbesteding plaatshebben van het viadukt over de spoorweg te Leeuwergem in deze verbinding zodat de industriezone te Zottegem kan ontsloten worden.

Vraag :

De autoweg A 19 Kortrijk-Ieper-Veurne moet om economische redenen uitgevoerd worden. In hoeverre zijn de werkzaamheden terzake gevorderd ?

Antwoord :

A. Aan de gang zijnde werken of goedgekeurde aanbestedingen.

— Verkeerswisselaar (eerste fase) tussen de autosnelweg A 17, Tournai-Brugge, en de autosnelweg A 19 te Wevelgem en Gullegem, hierin begrepen de brug 59-ter in de Gullegemstraat.

— Grondwerken vanaf voornoemde verkeerswisselaar op het vak Wevelgem-Menin.

— Grondwerken vak Menin-Geluwe.

— Grondwerken vak Geluvel-Ieper St. Jan, inbegrepen de Bruggen 022 en 023 te Ieper-St. Jan.

— Brug B20 te Zonnebeke.

B. Werken voorzien op programma 1976.

— Wegdekken Wevelgem-Menin.

— Grondwerken vak Geluwe-Geluvel.

— Wegdekken vak Geluvel-Ieper St. Jan.

— 4 B-bruggen in laatstgenoemde sectie.

Vraag :

Welk beleid zal worden gevoerd i.v.m. de verlichting van de autowegen ?

Quoi qu'il en soit, l'éclairage intégral de l'autoroute E 39 n'a aucun sens.

Réponse :

En ce qui concerne l'éclairage des autoroutes la politique du département de Travaux publics reste, dans son principe, inchangée : compte tenu de la configuration du réseau autoroutier en Belgique, celui-ci doit être entièrement éclairé.

Pour les autoroutes existantes et compte tenu des entreprises en cours de réalisation, ceci n'a qu'une signification limitée puisque seul le tronçon « Aalter-Oostende » de l'autoroute Bruxelles-Oostende doit encore être équipé.

Que cet éclairage réponde à des conditions impérieuses résulte de l'expérience qui a été faite il y a quelques mois, lorsque la crise de l'énergie avait imposé une mise hors service des installations existantes : l'ensemble des automobilistes a exigé le réallumage de cet éclairage en vue d'assurer la sécurité du trafic.

L'intensité de l'éclairage existant correspond aux normes internationales en la matière et ne peut être réduit.

Le département est cependant conscient de l'intérêt que présente, dans les circonstances économiques actuelles, une utilisation plus rationnelle de cet éclairage en l'adaptant aux nécessités de la circulation. Une installation centralisée de commande de l'ensemble des régimes d'allumage et d'extinction est en cours de réalisation. Lorsqu'elle sera achevée, en principe en 1977, l'éclairage pourra être réglé selon les besoins : densité du trafic, circonstances atmosphériques, etc.

Question :

Lors de l'étude de l'éclairage autoroutier, tient-on compte des emplacements sujets au brouillard local ?

Réponse :

L'équipement des autoroutes par des installations d'éclairage est considéré comme faisant partie intégrante de l'infrastructure de celles-ci, au même titre que les plantations, les marquages au sol, les barrières de sécurité et la signalisation.

Dans cet ordre d'idées, toutes les autoroutes construites par le département sont équipées d'une installation d'éclairage sur toute leur longueur. Actuellement, toutes les autoroutes sont pourvues d'éclairage, à l'exception de deux tronçons d'autoroutes, à savoir le tronçon Ranst-Boirs (environ 65 km) de l'autoroute Baudouin pour lequel les travaux sont en cours et le tronçon Aalter-Oostende (environ 40 km) de l'autoroute E 5, où l'éclairage sera également installé au moment de l'élargissement à trois bandes de circulation.

Il va de soi que les emplacements sujets à un brouillard localisé seront dès lors éclairés en même temps que toute l'autoroute.

Question :

Quels sont les carrefours dangereux sur les routes nationales en Flandre occidentale et quels sont les aménagements prévus en 1976 en la matière ?

De verlichting van de autoweg E 39 heeft hoe dan ook generlei zin.

Antwoord :

In verband met de verlichting van de autowegen blijft het beleid van het Departement van Openbare Werken in principe ongewijzigd : rekening houdend met de configuratie van het Belgische autowegennet moet het volledig verlicht zijn.

Voor de bestaande autowegen en rekening houdend met de aan de gang zijnde werken, heeft dit principe nog slechts een beperkte betekenis, aangezien alleen het vak Aalter-Oostende van de autoweg Brussel-Oostende van verlichting nog moet worden voorzien.

Dat deze verlichting beantwoordt aan een dwingende noodzaak is gebleken toen de bestaande installaties enkele maanden geleden buiten dienst moesten worden gesteld omwille van de energiecrisis; de automobilisten hebben eenparig geëist dat de verlichting opnieuw werd aangestoken, teneinde het verkeer te beveiligen.

De intensiteit van de bestaande verlichting strookt met de ter zake geldende internationale normen en mag niet worden verminderd.

Het departement is er zich nochtans van bewust dat het in de huidige economische omstandigheden van belang is deze verlichting op meer rationele wijze te gebruiken door ze aan te passen aan de noodwendigheden van het verkeer. Thans wordt een centrale bedieningsapparatuur gebouwd voor de diverse in- en uitschakelingssystemen. Wanneer die apparatuur, in principe in de loop van 1977, zal klaar zijn, kan de verlichting geregeld worden volgens de behoeften : de verkeersdrukte, de weersomstandigheden enz.

Vraag :

Wordt bij de studie van de verlichting van de autowegen rekening gehouden met de plaatsen waar zich gemakkelijk mistvorming voordoet ?

Antwoord :

De verlichtingsinstallaties op de autowegen vormen een integrerend deel van de infrastructuur van die wegen, juist zoals de beplantingen, de wegmarkeringen, de veiligheids-slabomen en de signalisatie.

Daarom zijn al de door het departement aangelegde autowegen over hun gehele lengte voorzien van een verlichtingsinstallatie. Thans zijn alle autowegen verlicht, met uitzondering van twee vakken, nl. Ranst-Boirs (ongeveer 65 km) van de Boudewijnsnelweg, waar de werken aan gang zijn en het vak Aalter-Oostende (ongeveer 40 km) van de autoweg E 5, waar de verlichting eveneens zal geïnstalleerd worden op het ogenblik waarop dit vak tot drie rijstroken zal worden verbreed.

Het spreekt vanzelf dat de plaatsen waar zich gemakkelijk lokale mistvorming voordoet, terzelfdertijd als de autowegen zullen worden verlicht.

Vraag :

Welke zijn de gevaarlijke kruispunten op de rijkswegen in West-Vlaanderen en welke aanpassingen worden in 1976 aan voorzien ?

Réponse :

La liste des points noirs (ceux où se produisent de nombreux accidents de circulation) n'est plus établie depuis le 1^{er} janvier 1973.

La gendarmerie ne localise plus que le nombre d'accidents comportant des blessés. Depuis le 1^{er} janvier 1973, l'Institut national de Statistique n'a pas encore établi des listes comprenant ces renseignements.

Question :

Est-il possible d'obtenir la liste des travaux d'entretien aux routes secondaires en Flandre occidentale ?

Réponse :

Dans la province de Flandre occidentale, les travaux d'entretien suivants sont prévus en 1976 :

1. RN 70 Zwevezele-Bruggestraat : 23 millions;
2. Spoorweglaan et Stationlaan-Bruges : 22 millions;
3. RN. 65 Elverdingen-Brielen : 22 millions;
4. Chemin de halage Nieuport-La Panne : 35 millions;
5. Entretien des routes secondaires dans le district de Courtrai : 23 millions;
6. Entretien des routes secondaires dans le district d'Ypres : 12 millions;
7. Entretien des routes secondaires dans le district d'Ostende : 36 millions;
8. Entretien des routes secondaires dans le district de Bruges : 31 millions;
9. RN. 70 Beernem « Het Aanwijs » : 16 millions.

Question :

Quelles sont les prévisions en ce qui concerne la route nationale n° 305 Kuurne-Roulers ?

Réponse :

1. En ce qui concerne la construction du tronçon Wevelgem-Ardooie de l'autoroute A 17, le programme de l'« Intercommunale Vereniging voor de Autosnelwegen van West-Vlaanderen » qui a la concession de cette autoroute, prévoit :

- a) la mise en service, pour la fin de 1976, de la section Wevelgem-Rumbeke (jusqu'à la route nationale n° 308);
- b) les travaux de terrassement, à partir de la route nationale n° 308 jusqu'à Ardooie.

Il n'est donc pas encore question d'un prolongement immédiat jusqu'à Ardooie — si l'on entend par là le passage de la circulation — ni d'un croisement, même provisoire, de l'autoroute avec la route nationale n° 308.

L'autoroute se terminera provisoirement à cette route nationale, sur laquelle il faudra implanter temporairement des signaux lumineux. Le viaduc sur la route nationale n° 308 est prévu pour 1978. En effet, cet ouvrage d'art ne deviendra nécessaire qu'au moment où l'autoroute sera accessible aux usagers au-delà de la route nationale, en direction de Bruges.

2. La construction du ring de Roulers (prolongement de la route nationale n° 308) est prévue en plusieurs phases.

La première phase figure au programme du Fonds des Routes pour 1976. Les 2^e et 3^e phases sont prévues au programme du Fonds des Routes pour 1977 et 1978.

Antwoord :

De lijst met de zwarte punten (punten waar veel verkeersongevallen voorkomen) wordt sedert 1 januari 1973 niet meer opgemaakt.

Door de Rijkswacht wordt alleen nog het aantal ongevallen met gekwetsten gelokaliseerd. Deze gegevens werden sedert 1 januari 1973 door het Nationaal Instituut voor Statistiek nog niet in lijsten verwerkt.

Vraag :

Is het mogelijk de lijst van de onderhoudswerken aan de secundaire wegen in West-Vlaanderen te bekomen ?

Antwoord :

In de provincie West-Vlaanderen zijn volgende onderhoudswerken in 1976 gepland :

1. RW. Zwevezele Bruggestraat : 23 miljoen;
2. Spoorweg- en Stationlaan Brugge : 22 miljoen;
3. RW. 65 Elverdinge-Brielen : 22 miljoen;
4. Driftweg Nieuwpoort-De Panne : 35 miljoen;
5. Onderhoud van de secundaire wegen in het district Kortrijk : 23 miljoen;
6. Onderhoud van de secundaire wegen in het district Ieper : 12 miljoen;
7. Onderhoud van de secundaire wegen in het district Oostende : 36 miljoen;
8. Onderhoud van de secundaire wegen in het district Brugge : 31 miljoen;
9. RW. 70 Beernem « Het Aanwijs » : 16 miljoen.

Vraag :

Welke zijn de vooruitzichten i.v.m. Rijksweg n° 308 Kuurne-Roeselare ?

Antwoord :

1. Betreffende het doortrekken van de autosnelweg A 17 van Wevelgem naar Ardooie voorziet het programma van de Intercommunale Vereniging voor de Autosnelwegen van West-Vlaanderen, die onderhavige autosnelweg in concessie heeft :

- a) het in dienst stellen tegen einde 1976 van het vak Wevelgem-Rumbeke (tot aan de rijksweg n° 308);
- b) de grondwerken vanaf rijksweg n° 308 tot Ardooie.

Er is dus nog geen sprake van de onmiddellijke doortrekking tot Ardooie, in zoverre hiermede de doorgang voor het verkeer bedoeld wordt en er zal dus ook zelfs geen voorlopige kruising zijn van de autosnelweg met de rijksweg n° 308.

De autosnelweg zal een voorlopige terminus hebben aan deze rijksweg, alwaar tijdelijk verkeerslichten noodzakelijk zullen zijn. De overbrugging in de rijksweg n° 308 is voorzien voor 1978. Dit kunstwerk is inderdaad slechts nodig zodra de autosnelweg voorbij de rijksweg, richting Brugge, toegankelijk gemaakt wordt voor de weggebruikers.

2. De aanleg van de ring rond Roeselare (verlenging rijksweg n° 308) wordt voorzien in verschillende fasen.

De 1^{ste} fase komt voor op het programma van het Wegenfonds 1976. De 2^{de} en 3^{de} fase worden voorzien op het programma van het Wegenfonds 1977 en 1978.

3. L'élargissement de la section Izegem-Kuurne de la route nationale n° 308 figure au programme du Fonds des Routes à partir de 1978. On prévoit en même temps la construction du viaduc au carrefour (centre sportif et de délassement d'Izegem).

4. L'éclairage public, le long de la route nationale n° 308, sera installé dans le courant de la deuxième moitié de cette année.

Question :

Des problèmes de circulation se posent à Anvers. La petite ceinture est surchargée et une grande ceinture est nécessaire.

Quelle solution envisage-t-on ?

Réponse :

A partir de 1977, des crédits seront réservés en vue de la réalisation de cette autoroute qui se révèle d'une impérieuse nécessité. L'établissement d'un programme d'exécution précis est encore à l'étude, bien que la préférence aille de plus en plus à la réalisation prioritaire de la liaison nord des rives de l'Escaut.

La réalisation de la partie ouest de l'E 3 jusqu'à Lillo (estimation : 1 600 millions) et du tunnel de Lillo seraient reprise dans le plan quinquennal 1976-1980.

Question :

Quand prévoit-on l'achèvement de la ceinture autour de Malines ?

Réponse :

1) La tangente septentrionale, entre l'autoroute E 10 et la route Malines-St-Kathelijne-Waver : la construction de ce tronçon, qui n'est pas contesté, figure au plan quinquennal 1976-1980.

Les premiers crédits sont prévus en 1977, la première adjudication devant encore avoir lieu avant la fin de 1976.

La fin des travaux est prévue pour 1980.

2) La tangente méridionale (faisant partie de l'autoroute A 2, section Malines-Rotselaar) : la construction de ce tronçon a été provisoirement suspendue jusqu'à ce que sa nécessité soit prouvée.

3) La tangente orientale : le tracé en est toujours à l'étude.

Question :

Quelles sont les prévisions pour l'achèvement de la ceinture autour de Lier ?

Réponse :

La ceinture autour de Lier est en voie d'exécution. Cette ceinture a été conçue comme route de l'Etat comportant 2 x 2 bandes de roulement séparées par une berme centrale.

a) Le tronçon nord-ouest, entre la route de l'Etat n° 12 (section Anvers-Lier) et la route de l'Etat n° 51 (section Lier-Oostmalle) sont entièrement achevés et en service.

b) Le tronçon sud-ouest, entre la route de l'Etat n° 12 (section Anvers-Lier) et la route de l'Etat n° 13 (section Lier-Aarschot) jusqu'à la chaussée de Kessel sont achevés en majeure partie; la mise en service de ce tronçon est prévue pour le début d'avril 1976.

3. De verbreding van het vak Izegem-Kuurne van de rijksweg n° 308 is geprogrammeerd op het Wegenfonds programma vanaf 1978. Terzelfdertijd zal ook de overbrugging aan het kruispunt (sport- en recreatiecentrum) te Izegem voorzien worden.

4. Het aanbrengen van een openbare verlichting langs de rijksweg n° 308 zal gebeuren in de loop van de 2^{de} helft van dit jaar.

Vraag :

In Antwerpen zijn er verkeersmoeilijkheden. De kleine ring is overbelast en er moet een grote ring komen.

Welke oplossing stelt men in het vooruitzicht ?

Antwoord :

Vanaf 1977 zullen kredieten worden voorzien voor de realisatie van deze hoogstnoodzakelijke autosnelweg. Het opmaken van een nauwkeurig uitvoeringsprogramma is nog ter studie hoewel de voorkeur voor de prioritaire realisatie van de Schelde-oeververbinding in het Noorden, steeds groter wordt.

Het deel E 3 (westen) tot Lillo (raming 1 600 miljoen) en de tunnel te Lillo zouden in het vijfjarenprogramma 1976-1980 opgenomen worden.

Vraag :

Wanneer zal de ring rond Mechelen voltooid zijn ?

Antwoord :

1) Noordelijke tangent, tussen de autosnelweg E 10 en de weg Mechelen-St Kathelijne-Waver : de aanleg van dit vak, waaromtrent geen betwisting bestaat is opgenomen in het vijfjarenplan 1976-1980.

De eerste kredieten zijn voorzien in 1977, de eerste aanbesteding zal nog einde 1976 plaatsvinden.

De voltooiing is voorzien in 1980.

2) Zuidelijke tangent (maakt deel uit van de autosnelweg A 2, vak Mechelen-Rotselaar) : de uitvoering van dit vak is voorlopig opgeschort totdat de noodzakelijkheid ervan zal bewezen zijn.

3) Oostelijke tangent : het tracé ervan is nog in studie.

Vraag :

Welke zijn de vooruitzichten omtrent de voltooiing van de ring rond Lier ?

Antwoord :

De ring rond Lier is in uitvoering. Hij is ontworpen als rijksweg met 2 x 2 rijstroken, gescheiden door een middenberm.

a) Het noordwestelijk deel, tussen de rijksweg n° 12 (vak Antwerpen-Lier) en de rijksweg n° 51 (vak Lier-Oostmalle) : zijn volledig voltooid en in dienst.

b) Het zuidwestelijk deel, tussen de rijksweg n° 12 (vak Antwerpen-Lier) en de rijksweg n° 13 (vak Lier-Aarschot) tot aan de Kesselsteenweg zijn grotendeels voltooid, het in dienststellen van dit vak is voorzien voor begin april 1976.

c) le tronçon nord-est ne figure pas au plan de secteur et il existe une forte tendance en faveur de la suppression de ce tronçon.

On attend l'évolution du trafic après la mise en service des deux tronçons précités afin de vérifier si la construction du tronçon nord-est se justifie ou non.

Question :

Les travaux relatifs au raccordement de la chaussée de Boom et de l'autoroute E 3 à Wilrijk dureront-ils jusqu'en 1980, avec les embouteillages que cela comporte ?

Réponse :

Les travaux du tunnel appelé à assurer le raccordement de la Chaussée de Boom à l'autoroute E 3, en direction de Breda et vice-versa, ont été entamés au mois d'octobre 1975.

Cette première liaison par tunnel passe en dessous du futur tracé de la liaison entre la Chaussée de Boom et la Jan de Voslei et sa construction s'impose donc par priorité.

Si les travaux avaient commencé par la construction de la seconde liaison par tunnel, l'adjudication aurait dû comprendre 50 % environ de la première liaison souterraine : s'il en avait été ainsi cet investissement prématuré n'eût été rentable qu'après plusieurs années, c'est-à-dire après le parachèvement des 50 % restants.

La mise en service de cette première liaison par tunnel, laquelle est prévue pour le début de 1978, aura pour effet de décongestionner, d'une manière très sensible, le carrefour formé par la Jan de Voslei et la Jan Van Rijswijcklaan. Ainsi le très intense flot des véhicules (y compris un nombre élevé de poids lourds) circulant sur la petite ceinture, la Populierenlaan et la Chaussée de Boom, qui bifurque maintenant à gauche audit carrefour, pourra s'insérer directement et sans difficultés dans le trafic empruntant la Chaussée de Boom et ne devra plus franchir ledit carrefour.

Ce désengorgement s'impose si l'on veut exécuter les travaux au carrefour, qui font partie de la seconde liaison souterraine, sans qu'ils n'engendrent des embouteillages trop considérables.

En ce qui concerne le timing pour la construction de la seconde liaison souterraine (chaussée de Boom-Jan de Voslei), une première phase, voire même l'entièreté des travaux de génie civil, seraient adjugés en 1977.

Question :

Quand l'électrification de la route nationale n° 4 sera-t-elle terminée ?

Réponse :

Sous réserve d'approbation des propositions budgétaires de l'administration de l'électricité et de l'électromécanique, les travaux d'électrification de la route nationale n° 4 seront terminés en 1977.

Question :

Une répartition équitable devrait être assurée entre les entreprises produisant du ciment et du béton pour la fabrication des pilônes des autoroutes; or ces pilônes sont souvent en acier.

c) Het Noordoostelijk deel komt niet voor op het gewestplan en er bestaat een sterke tendens om dit deel weg te laten.

De evolutie van het verkeer na de ingebruikname van de twee voormelde delen wordt afgewacht om te onderzoeken of de aanleg van het noordoostelijk deel al dan niet verantwoord is.

Vraag :

Zullen de werken i.v.m. de aansluiting van de Boomse steenweg op de autoweg E 3 te Wilrijk blijven aanslepen tot in 1980, met al de verkeersopstoppingen van dien ?

Antwoord :

Sedert oktober 1975 werd een aanvang gemaakt met de tunnelwerken, die de aansluiting van de Boomsesteenweg met de E 3 richtlijn Breda en vice versa moet verzekeren.

Deze eerste tunnelverbinding gaat onder het toekomstig tracé van de verbinding Boomsesteenweg-Jan de Voslei door en moet dus eerst aan de beurt komen.

Indien men eerst met de tweede tunnelverbinding ware begonnen, had men ca 50 % van de eerste tunnelverbinding in deze aanbesteding moeten begrijpen; deze voortijdige investering had alsdan slechts meerdere jaren later, dit is na de voltooiing van de overige 50 %, nut opgeleverd.

Zodra de eerste tunnelverbinding in gebruik zal worden genomen, vermoedelijk begin 1978, zal dit een zeer belangrijke ontlasting meebrengen op het kruispunt Jan de Voslei-Jan Van Rijswijcklaan. De zeer drukke verkeersstroom Kleine Ring-Populierenlaan Boomsesteenweg (met een groot percentage zware voertuigen), die nu op het kruispunt links afzwenkt, zal dan rechtstreeks en zonder moeilijkheden de Boomsesteenweg kunnen volgen en zal het kruispunt niet meer moeten oversteken.

Die ontlasting is noodzakelijk om de werken op het kruispunt die deel uitmaken van de tweede tunnelverbinding te kunnen uitvoeren zonder al te grote verkeersopstoppingen te veroorzaken.

Met betrekking tot de timing voor de bouw van de tweede tunnelverbinding (Boomsesteenweg-Jan de Voslei), zou een eerste fase of het gehele bouwkundig gedeelte in aanbesteding worden gesteld in 1977.

Vraag :

Wanneer zal de elektrificering van Rijksweg n° 4 beëindigd zijn ?

Antwoord :

Als de begrotingsvoorstellen van het Bestuur voor de elektriciteit en de electromechanica worden goedgekeurd, zullen de elektrificeringswerken van Rijksweg n° 4 tegen 1977 beëindigd zijn.

Vraag :

Er zou een billijke verdeling moeten zijn tussen de ondernemingen die cement en beton produceren voor de fabricage van lichtmasten op de autowegen; dikwijls zijn die lichtmasten van staal.

Réponse :

Les adjudications publiques tenues par le département pour l'éclairage des autoroutes permettent toujours la concurrence entre les fournisseurs de poteaux métalliques et ceux de poteaux en béton.

Dans la quasi-totalité des cas, les soumissions les plus basses proposaient l'utilisation de poteaux en béton, solution qui s'avère la plus économique pour l'éclairage des autoroutes, de sorte que presque tout le réseau autoroutier belge est équipé de poteaux en béton.

Pour des raisons techniques, l'utilisation de poteaux métalliques est cependant requise lorsqu'ils doivent être installés sur un pont ou un viaduc.

Question :

Au sujet de l'autoroute A 24, un membre demande des explications plus précises sur les déclarations du Ministre à propos de la liaison Eindhoven-Huy.

Il faudrait consacrer davantage de moyens à l'infrastructure de la région de Huy. Qu'en est-il de la liaison de la ville de Huy à l'autoroute de Wallonie ?

Réponse :

1) Les déclarations faites à Hasselt le 2 février 1976 se résument comme suit :

— le tronçon de l'autoroute A 24 entre la frontière néerlandaise et l'autoroute A 13 (Anvers-Liège) sera exécuté dans le cadre du plan quinquenal 1976-1980.

— Les crédits qui ont été accordés à l'Intercommunale E 39 permettront d'inscrire les derniers travaux de ce tronçon dans le budget pour l'année 1979.

— A partir de l'autoroute A 13 vers le sud, la liaison prévue Hasselt-St-Trond sera conçue comme route expresse dans la pure acception du terme, de sorte que plus tard, elle pourra éventuellement être transformée en autoroute et incluse dans le tracé de l'autoroute A 24.

— Pour le tronçon en-deçà de St-Trond, aucune déclaration n'a été faite et aucune prévision n'a encore été établie.

2) En ce qui concerne l'infrastructure de l'arrondissement de Huy, il existe trois accès de Huy à l'autoroute de Wallonie :

- l'accès de Lavoir sur la route RN 43;
- l'accès de Fumal sur la route RN 23;
- l'accès de Villes-le-Bouillet sur les routes RN 48 et 795.

Il n'a jamais été question de ne pas aménager ceux-ci.

La nouvelle voie d'accès vers Villers-le-Bouillet est actuellement programmée. Il s'agit d'une voie entièrement nouvelle passant par Ampsin et longeant les quais de la Meuse entre Ampsin et Huy. Sa réalisation a été choisie en priorité. Elle permettra d'éviter de passer par les rues étroites de Huy.

La réalisation des deux autres voies d'accès est tributaire de l'exécution des travaux d'aménagement des quais sur la rive gauche de la Meuse qui doivent être exécutés par l'administration des voies hydrauliques et ne seront terminés que vers 1981.

Antwoord :

De door het departement gehouden openbare aanbestedingen voor de verlichting van de autowegen bieden steeds mogelijkheid tot mededinging tussen de leveranciers van metalen verlichtingspalen en die van betonnen palen.

In vrijwel alle gevallen stelden de laagste offertes het gebruik van betonnen palen voor; die oplossing blijkt de meest voordelige te zijn voor de verlichting van de autowegen, zodat praktisch het hele Belgische autowegenet met betonnen verlichtingspalen is uitgerust.

Om technische redenen is nochtans het gebruik van metalen palen vereist wanneer die op een brug of een viaduct moeten worden geplaatst.

Vraag :

In verband met de autoweg A24, vraagt een lid nadere uitleg over de verklaringen van de Minister betreffende de wegverbinding Eindhoven-Hoei.

Hij zou willen dat meer geld besteed wordt aan de infrastructuur van de streek van Hoei. Hoeveel staat het met de verbinding tussen de stad Hoei en de Waalse autoweg ?

Antwoord :

1) De verklaringen van de Minister te Hasselt op 2 februari 1976 komen hierop neer :

— het vak van de autoweg A 24 tussen de Nederlandse grens en de autoweg A13 (Antwerpen-Luik) zal binnen het vijfjarenplan 1976-1980 worden uitgevoerd.

— de kredieten die aan de Intercommunale voor de E 39 worden toegekend, zullen het mogelijk maken de laatste werken aan dit vak in te schrijven in de begroting voor 1979.

— vanaf de autoweg A13 naar het zuiden toe wordt de geplande verbindingsweg Hasselt-St-Truiden aangelegd als een snelweg in de ware zin van het woord, zodat hij later eventueel kan omgebouwd worden tot een autoweg en ingeschakeld in het tracé van de autoweg A24.

— met betrekking tot het vak vóór St-Truiden werden geen verklaringen afgelegd. Hierover is nog geen beslissing genomen.

2) In verband met de infrastructuur van het arrondissement Hoei is het zo dat er tussen die stad en de Waalse autoweg drie verbindingen bestaan :

- de toegang te Lavoir op de RW 43;
- de toegang te Fumal op de RW 23;
- de toegang te Villers-le-Bouillet op de RW 48 en 795.

Er is nooit sprake van geweest die toegangswegen niet aan te passen.

Thans staat de nieuwe toegangsweg naar Villers-le-Bouillet op het programma. Het gaat hier om een geheel nieuwe weg die door Ampsin loopt en de oever van de Maas volgt tussen Ampsin en Hoei. Prioriteit wordt verleend voor de aanleg van die weg omdat daarvoor de smalle straten van Hoei zullen kunnen vermeden worden.

De aanleg van de twee andere toegangswegen hangt af van de werken op de linkeroever van de Maas, die door het Bestuur van de Waterwegen moeten worden uitgevoerd en pas rond 1981 zullen klaar zijn.

Question :

Le Ministre a annoncé le développement des pistes cyclables. Quels sont les projets et les réalisations ?

*Réponse :**Pistes cyclables.*

La politique en matière de pistes cyclables est étudiée par un groupe de travail, créé en 1967 dans le cadre du Conseil supérieur de la sécurité routière. Le département des Travaux publics est aussi représenté dans ce groupe de travail.

Celui-ci a établi des profils en travers-type des routes avec pistes cyclables et a élaboré un projet de construction de pistes cyclables pour l'ensemble du pays, non seulement le long des routes de l'Etat, mais également le long de certaines routes provinciales importantes.

Pour établir ce plan d'ensemble, le groupe de travail a tenu compte des sections de routes où le trafic tant des véhicules automobiles que des cyclistes est très élevé.

Se basant sur des chiffres récoltés lors du recensement général de la circulation en 1970, les sections de routes où le trafic journalier atteignait 1 500 000 unités (obtenues en multipliant le nombre moyen de véhicules automoteurs par le nombre moyen de vélos) ont été retenues.

Les sections de routes qui ont été déterminées de cette façon ont été reliées entre elles afin de constituer un réseau complet.

Pour répondre aux besoins du pays, environ 4 000 km de routes devraient être équipées de pistes cyclables. Ces 4 000 km se répartissent suivant le tableau repris en annexe (annexe 13).

A ce jour, 1 340 km de routes sont déjà pourvues de pistes cyclables. Il est impossible de fournir immédiatement le nombre exact de kilomètres de pistes qui seront construites en 1976, car de telles réalisations vont souvent de pair avec la modernisation ou la normalisation du réseau routier. Les renseignements seront communiqués ultérieurement).

Le coût résultant de la construction des 2 600 km encore à réaliser peut être estimé à environ 15 milliards. Cette dépense sera répartie sur plusieurs années, en prévoyant chaque année un certain pourcentage des prévisions budgétaires annuelles pour l'amélioration et la modernisation du réseau routier.

Pour autant que les dotations budgétaires le permettent, le Ministre est disposé à accélérer la réalisation de ce programme.

Question :

Quel est le montant prévu au budget de 1976 pour l'aménagement de pistes cyclables en Flandre occidentale ?

Réponse :

Le programme du Fonds des Routes pour 1976 prévoit les crédits suivants pour l'aménagement de pistes cyclables en Flandre occidentale :

- Route nationale 9, section Ypres-Geluwe : 27 millions.
- Route nationale 10 à Sijsele : 20 millions.
- Route nationale 67, section Bruges-Dudzele : 8 millions.

Vraag :

De Minister heeft gesproken van de uitbreiding van de rijwielpaden. Welke zijn de plannen en wat is reeds tot stand gebracht ?

*Antwoord :**Rijwielpaden.*

Het beleid op het stuk van rijwielpaden wordt onderzocht door een werkgroep die in 1967 in het raam van de Hoge Raad voor Verkeersveiligheid werd opgericht. Ook het departement van Openbare Werken is in die werkgroep vertegenwoordigd.

Deze heeft types van overlangse doorsneden gemaakt voor wegen met rijwielpaden en heeft een plan uitgewerkt voor de aanleg van rijwielpaden in het gehele land, niet alleen langs de rijkswegen, doch tevens langs sommige belangrijke provinciale wegen.

Bij het opmaken van dit gezamenlijke plan heeft de werkgroep rekening gehouden met de weggedeelten die door zeer veel autovoertuigen en rijwielen worden bereden.

Op grond van de cijfers van de algemene verkeersstelling van 1970 werden de weggedeelten in aanmerking genomen waarop de dagelijkse verkeersdrukke 1 500 000 eenheden bereikte (dit cijfer werd verkregen door het gemiddeld aantal autovoertuigen te vermenigvuldigen met het gemiddeld aantal rijwielen).

De aldus bepaalde weggedeelten werden onderling verbonden, ten einde een volledig net te vormen.

Wil men aan de behoeften van ons land voldoen, dan dienen ongeveer 4 000 km wegen met rijwielpaden te worden uitgerust. Die 4 000 km worden onderverdeeld volgens de tabel die voorkomt in bijlage (zie bijlage 13).

Thans zijn 1 340 km wegen voorzien van rijwielpaden. Het is onmogelijk om onmiddellijk het juiste aantal kilometers rijwielpaden op te geven die in 1976 zullen worden aangelegd, want dergelijke realisaties gaan vaak gepaard met modernisering of normalisering van het wegnnet. De gevraagde inlichtingen zullen later medegedeeld worden.

De kosten in verband met de nog aan te leggen 2 600 km kunnen op ongeveer 15 miljard worden geraamd. Die uitgave zal over verscheidene jaren gespreid worden, waarbij telkenjare een bepaald percentage van de begrotingskredieten voor de verbetering en de modernisering van het wegnnet zal worden bestemd.

De Minister is bereid de uitvoering van dit programma te bespoedigen, voor zover de budgettaire kredieten zulks mogelijk maken.

Vraag :

Welke kredieten werden in de begroting 1976 uitgetrokken voor de aanleg van fietspaden in West-Vlaanderen.

Antwoord :

Op het programma van het Wegenfonds 1976, zijn de volgende kredieten voorzien voor de aanleg van fietspaden in West-Vlaanderen :

- Rijksweg 9, vak Ieper-Geluwe : 27 miljoen.
- Rijksweg 10 te Sijsele : 20 miljoen.
- Rijksweg 67, vak Brugge-Dudzele : 8 miljoen.

Question :

Les communes n'ont pas la possibilité de refuser le transfert de la voirie d'Etat, alors que les routes connaissant un trafic important devraient continuer à être gérées par l'Etat.

Réponse :

En ce qui concerne le problème de la reprise des routes de l'Etat par les communes, le Ministre s'est référé à sa réponse à la question parlementaire n° 211 du 18 juillet 1975.

Il a confirmé que tout arbitraire de la part de ses services est exclu en matière de transfert de voirie de l'Etat aux communes.

En effet, ce transfert ne porte que sur les parties de routes de l'Etat qui, en raison d'une déviation ou d'améliorations, ont perdu leur caractère de routes de l'Etat et servent plutôt au trafic local.

D'autre part, le département veille toujours à ce que les parties à transférer soient remises en état avant leur reprise par la commune.

Question :

La réduction du nombre d'emplacements de parking imposés à Bruxelles est à l'étude. Où en est-on en matière de création de parkings de dissuasion ?

Réponse :

Une commission a été installée dans le but d'étudier le problème des parkings de transit à Bruxelles.

Le rapport définitif de ladite commission est à l'examen. En attendant, aucune initiative n'a été prise concernant ces mêmes parkings.

Avant que la commission ne fût installée, des expropriations ont déjà été effectuées ou sont en voie d'exécution pour les parkings suivants :

Haren (entre la rue des Deux Eglises et la chaussée de Haecht);

Reyers (entre la rue Colonel Bourg à Schaerbeek et l'autoroute vers Liège);

Roodebeek (entre la chaussée de Roodebeek et l'avenue Paul Hymans à Woluwe-St. Lambert);

Delta (entre le carrefour des trois ponts à Auderghem et la dérivation urbaine de l'autoroute de Namur).

L'aménagement de ces parkings n'a pas encore été entamé, mais des études sont en cours pour les parkings de transit Reyers, Roodebeek et Delta.

Question :

Où en sont les travaux d'achèvement de la rue de l'Olive (route nationale 625) à La Louvière ?

Réponse :

Les emprises sont en cours de réalisation.

La démolition des immeubles acquis a fait l'objet d'une adjudication au début de janvier 1976.

Cette démolition permettra le déplacement des canalisations en 1976.

L'adjudication des travaux routiers est prévue au programme quinquennal en 1977 (estimation : 15 à 20 millions).

Vraag :

De gemeenten kunnen de overdracht van rijkswegen niet weigeren, ofschoon de wegen met grote verkeersdrukte onder rijksbeheer zouden moeten blijven.

Antwoord :

In verband met het probleem van de overname van Rijkswegen door de gemeenten, verwijst de Minister naar zijn antwoord op een parlementaire vraag n° 211 dd. 18 juli 1975.

Hij bevestigt daarenboven dat inzake overdracht van Rijkswegen aan gemeenten alle willekeur vanwege zijn diensten uitgesloten is.

Deze overdracht betreft inderdaad enkel gedeelten van Rijkswegen die ingevolge omleiding of verbetering hun karakter van Rijksweg verloren hebben en veeleer nuttig zijn voor het plaatselijk verkeer.

Er wordt daarenboven steeds voor gewaakt dat de gedeelten die worden overgedragen in goede staat gebracht worden alvorens de gemeente ze overneemt.

Vraag :

De vermindering van het aantal verplichte parkeergelegenheden te Brussel is in studie. Hoeveel staat het met het aanleggen van overstapparkeerruimten ?

Antwoord :

Een commissie werd opgericht om het probleem van de overstapparkeerplaatsen te Brussel te bestuderen.

Het definitieve rapport van die commissie is thans in studie genomen. In afwachting werd geen enkel initiatief betreffende die parkeerplaatsen genomen.

Vooraleer de commissie was opgericht, werden reeds of worden nog onteigeningen uitgevoerd voor de volgende parkeerruimten :

Haren (tussen de Twekerkenstraat en de Haachtsesteenweg);

Reyers (tussen de Kolonel Bourgstraat te Schaarbeek en de Autoweg naar Luik);

Roodebeek (tussen de Roodebeeksteenweg en de Paul Hymanslaan te St-Lambrechts-Woluwe);

Delta (tussen het kruispunt der drie bruggen te Oudergem en de stadsomleiding van de autoweg naar Namen).

Met de aanleg van die parkeerruimten is nog niet begonnen, maar studies zijn aan de gang voor de overstapparkeerruimten Reyers, Roodebeek en Delta.

Vraag :

Hoeveel staat het met de afwerking van de « Rue de l'Olive » (rijksweg 625) te La Louvière ?

Antwoord :

De verbredingswerken zijn thans aan de gang.

De afbraak van de bestaande gebouwen werd begin januari 1976 aanbesteed.

Na de afbraak zullen de leidingen in 1976 kunnen worden verlegd.

De aanbesteding van de wegenwerken is in het vijfjarenplan voor 1977 gepland (raming : 15 à 20 miljoen).

4. Bâtiments.

Question :

Le mode d'octroi des subsides pour des travaux communaux suscite des critiques : certains méritent d'être subsidiés et ne le sont pas.

Quand les travaux du Centre administratif du Limbourg seront-ils commencés ?

Réponse :

En 1976, la Régie des Bâtiments prévoit d'exécuter dans la province du Limbourg des travaux pour un total de 396 700 000 F (voir annexe 4).

Les études relatives au quartier administratif de Neerpelt en sont à leur début. Le coût des travaux est estimé à 78 300 000 F.

Question :

Quand la ville d'Izegem disposera-t-elle d'un centre administratif de l'Etat convenable ?

Réponse :

Des pourparlers sont actuellement en cours avec la commune en vue de l'acquisition d'un terrain, sis Kasteelstraat.

En vue de l'édification du centre administratif de l'Etat, il a été fait appel aux services d'un architecte privé, M. Allewaert, d'Izegem. Etant donné que l'achat des terrains requis est presque un fait accompli, M. Allewaert pourra entamer bientôt l'étude de ce centre.

Le coût des travaux est estimé à 75 millions de F.

Des efforts considérables sont déployés à partir du présent exercice, en vue d'édifier une première tranche de centres administratifs.

Etant donné l'urgence du projet, il y a de fortes chances pour que la construction du centre administratif d'Izegem puisse être prévue pour l'exercice 1978.

Question :

Où en est la construction d'un centre administratif de l'Etat à Ciney ?

Réponse :

Les études relatives au centre administratif de Ciney ont été entamées.

Une esquisse a été introduite, laquelle permet d'estimer le coût de la construction à $\pm$ 100 000 000 de francs.

Il n'est pas encore possible d'envisager l'époque à laquelle ce centre administratif sera construit.

Question :

L'édification de deux complexes administratifs est projetée dans le Pays de Waes, à savoir à Tamise et à Beveren-Waes (ils sont destinés à la gendarmerie, aux finances, etc.).

4. Gebouwen.

Vraag :

De wijze van subsidiëring van de gemeentelijke werken wordt bekritiseerd : sommige werken verdienen gesubsidieerd te worden en krijgen geen subsidies.

Wanneer zal men beginnen met de werken voor het administratief centrum van Limburg ?

Antwoord :

In 1976 is de Regie der Gebouwen van plan werken uit te voeren in de provincie Limburg voor een totaal bedrag van 396 700 000 F (zie bijlage 4).

Wat de administratieve wijk van Neerpelt betreft zijn de studies in hun beginstadium. De kosten van de werken worden geraamd op 78 300 000 F.

Vraag :

Wanneer zal de stad Izegem over een degelijk Rijksadministratief Centrum beschikken ?

Antwoord :

Er worden thans onderhandelingen gevoerd met de gemeente tot de verwerving van een terrein, gelegen in de Kasteelstraat.

Voor de oprichting van bedoeld rijksadministratief centrum werd een beroep gedaan op de diensten van privé-architect de heer Allewaert uit Izegem. Aangezien de aankoop van de nodige gronden praktisch een voldongen feit is, zal de heer Allewaert kortelings met de studie van dit centrum kunnen starten.

De kosten van de werken worden op 75 miljoen geraamd.

Een grote inspanning wordt vanaf dit dienstjaar gedaan om een eerste schijf van administratieve centra op te richten.

Daar het project dringend is bestaat er een reële kans dat de bouw van het administratief centrum te Izegem tijdens het dienstjaar 1978 zou kunnen voorzien worden.

Vraag :

Hoever staat het met de bouw van een Rijksadministratief centrum te Ciney ?

Antwoord :

De studies betreffende het Rijksadministratief centrum te Ciney zijn aangevat.

Een schets werd reeds ingediend aan de hand waarvan de kostprijs van de bouw op zowat 100 miljoen frank kan worden geraamd.

Het is nog niet mogelijk te voorzien wanneer het Administratief centrum zal worden opgetrokken.

Vraag :

In het Waasland zijn twee administratieve complexen gepland, nl. te Temse en te Beveren-Waas (rijkswacht, financiën...).

Etant donné les conditions actuelles d'hébergement des services, ces projets sont prioritaires.

Quelle est, à cet égard, la situation en ce qui concerne les expropriations et les plans ? Des crédits sont-ils prévus dans ce but au budget ?

— Où en sont l'extension des immeubles existants et la construction d'immeubles définitifs pour les archives de l'Etat à Beveren-Waes ?

— Existe-t-il des plans de modernisation du complexe administratif de la Kazernestraat à Saint-Nicolas (Travaux publics, Justice, Intérieur, etc.) ?

Réponse :

a) Tamise : centre administratif de l'Etat.

Un terrain, sis Vrijheidsstraat, a été acheté en vue de l'édification de ce centre. L'étude des travaux a été confiée à un architecte privé, M. Karels, de Termonde.

Le coût du complexe est évalué à 25 millions de F.

Les services des Finances et de la Gendarmerie y seront hébergés.

b) Beveren-Waes : centre administratif de l'Etat.

Ce centre sera construit sous la forme d'immeubles séparés pour les Postes, les Finances et la Gendarmerie.

L'évaluation globale s'élève à 50 millions de F.

Un terrain situé face à la gare sera acheté sur la proposition de la ville de Beveren-Waes.

Une étude relative à la construction de centres administratifs dans l'ensemble du pays a été élaborée par la Régie des Bâtiments. Selon leur degré d'urgence, les projets prévus pour le Pays de Waes figureront dans des tranches annuelles et seront inscrits au budget de la Régie.

c) Beveren-Waes : archives de l'Etat.

La première tranche du nouvel immeuble est en cours d'exécution.

Le Service de la Flandre orientale de la Régie des Bâtiments en est déjà à un stade avancé dans ses études relatives à une deuxième tranche de ces archives de l'Etat, laquelle est évaluée à 35 millions de F.

Les crédits pour l'exécution de ces travaux sont inscrits au projet de programme physique pour 1977 de la Régie des Bâtiments, si bien que leur adjudication pourrait avoir lieu dès le dernier trimestre de 1976.

d) Saint-Nicolas : complexe administratif de la Kazernestraat.

Jusqu'à présent, tous les travaux d'aménagement requis ont été exécutés à ce complexe, qui a été acheté.

Il reste encore à aménager une zone verte; les travaux nécessaires pourront être entamés sous peu.

Question :

Quels travaux la Régie des bâtiments envisage-t-elle de réaliser dans la province de Luxembourg ?

Réponse :

La Régie des bâtiments envisage de réaliser, en 1976, des travaux dans la province du Luxembourg pour un montant global de 119 400 000 F.

La ventilation de ce montant est reprise en annexe (voir annexe 5).

Gezien de huidige huisvesting zijn deze projecten prioritair.

Wat is de stand van zaken op het vlak van de onteigeningen en de bouwprojecten ? Zijn in begroting daartoe kredieten voorzien ?

— Wat is de stand van zaken m.b.t. de uitbreiding en de oprichting van definitieve gebouwen voor het Rijksarchief te Beveren-Waas ?

— Zijn er plannen voor de modernisering van het administratief complex in de Kazernestraat te Sint-Niklaas (Openbare Werken, Justitie, Binnenlandse Zaken...) ?

Antwoord :

a) Temse : Rijksadministratief Centrum.

Een terrein, gelegen in de Vrijheidstraat, werd voor de oprichting van dit centrum aangekocht. De studie van de werken werd toevertrouwd aan de privé-architect de heer Carels uit Dendermonde.

De raming van het complex bedraagt 25 miljoen F.

De diensten van Financiën en van de Rijkswacht zullen er in ondergebracht worden.

b) Beveren-Waas : Rijksadministratief Centrum.

Dit centrum zal in afzonderlijke gebouwen voor de posten, de financiën en de rijkswacht worden opgetrokken.

De globale raming bedraagt 50 miljoen F.

Op voorstel van de stad Beveren-Waas zal een terrein, rechtover het station, aangekocht worden.

Een studie betreffende de bouw van administratieve centra over het ganse land werd opgesteld door de Regie der Gebouwen. Volgens de graad van dringendheid zullen de in het Waasland geplande projecten worden opgenomen in de jaarlijkse schijven en ingeschreven op de begroting van deze Regie.

c) Beveren-Waas : Rijksarchief.

Een eerste schijf van het nieuwe gebouw is momenteel in uitvoering.

De studies van een tweede schijf voor dit Rijksarchief, geraamd op 35 miljoen F, zijn reeds ver gevorderd bij de Dienst Oost-Vlaanderen van de Regie der Gebouwen.

De kredieten voor de uitvoering van deze werken worden voorzien in het ontwerp van fysisch programma 1977 van de Regie der Gebouwen, zodat de aanbesteding ervan reeds in het laatste trimester van 1976 zou kunnen doorgaan.

d) Sint-Niklaas : Administratief complex — Kazernestraat.

Tot hiertoe werden al de vereiste aanpassingswerken aan dit aangekocht complex uitgevoerd.

Blijft alleen nog het aanleggen van een groenzone, waarvan de werken binnenkort zullen worden aangevat.

Vraag :

Welke werken is de Regie der gebouwen zinnens in 1976 uit te voeren in de provincie Luxemburg ?

Antwoord :

De Regie der gebouwen is zinnens in 1976 in de provincie Luxemburg werken uit te voeren voor een totaal bedrag van 119 400 00 F.

De verdeling van dat bedrag is opgegeven in bijlage (zie bijlage 5).

Question :

Pourquoi le poste de l'article 72.04 relatif aux écoles européennes figure-t-il encore au budget du département des Travaux publics et non à celui du département de l'Éducation nationale ?

Réponse :

En application de l'accord conclu le 12 octobre 1962 entre le Conseil d'Administration de l'École européenne et le Gouvernement du Royaume de Belgique, l'État belge s'est engagé à mettre les bâtiments nécessaires à la disposition des écoles européennes, de manière à permettre aux fonctionnaires de la C. E. E. de faire éduquer leurs enfants sur place.

Dans cette optique, le département des Travaux publics (en l'occurrence l'Administration des Bâtiments) devait pourvoir aux locaux nécessaires aux écoles européennes, dont la création était prévue à Mol, à Uccle et à Woluwe-Saint-Lambert; les crédits requis ont donc été inscrits au budget de cette Administration.

Le Ministère de l'Éducation nationale (en l'occurrence le Fonds des Bâtiments scolaires de l'État) n'est pas compétent en cette matière, étant donné que ce département n'est chargé que de l'érection d'écoles de l'État (loi du 11 juillet 1973 modifiant la loi du 29 mai 1959 relative à l'enseignement gardien, primaire, moyen, normal, technique, artistique et spécial).

Les crédits destinés aux écoles européennes ne pouvaient pas davantage être prévus au budget de la Régie des Bâtiments (qui a été créée par la loi du 1^{er} avril 1971) parce que cette régie n'est chargée que de l'érection de bâtiments de l'État.

5. Crédits parallèles.**Question :**

Un membre a demandé la liste des crédits parallèles accordés à la Wallonie au cours des trois dernières années.

Réponse :**a) Crédits reçus par la Wallonie :**

Les crédits repris ci-après, à répartir par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, ont été accordés pour les années budgétaires :

1971 : 1 000 000 000
1972 : 1 000 000 000
1973 : 1 000 000 000
1975 : 1 250 000 000
1976 : 750 000 000

En sa réunion du 11 juillet 1975, le Conseil des Ministres a décidé que la moitié de tout crédit destiné à l'écluse de Zeebrugge serait inscrite comme crédit parallèle pour la Wallonie au budget du département des Travaux publics, aussi longtemps que le total n'en dépasse pas 16 milliards.

Les crédits prévus au programme « Zeebrugge » se montent à 10 000 000 000 de francs pour les années 1971 à 1976 et les crédits parallèles octroyés à la Wallonie pour la même période s'élèvent à 5 000 000 000 de francs.

b) Affectation de ces crédits par année :

1971 : ces crédits ont été affectés à quatre articles budgétaires des Travaux publics :

Vraag :

Waarom komt de post 72.04 betreffende de Europese scholen nog voor op de begroting van Openbare Werken en niet op de begroting van Nationale Opvoeding ?

Antwoord :

Bij toepassing van het « Akkoord tussen de Raad van Bestuur van de Europese School en de Regering van het Koninkrijk België » van 12 oktober 1962, verbond de Belgische Staat er zich toe de nodige gebouwen ter beschikking te stellen van de Europese Scholen teneinde de ambtenaren van de E. E. G. de mogelijkheid te bieden ter plaatse hun kinderen school te laten lopen.

In deze optiek moest het Departement van Openbare Werken (in casu het Bestuur der Gebouwen) instaan voor de oprichting van de nodige lokalen voor de Europese Scholen, die voorzien werden te Mol, Ukkel en Sint-Lambrechts-Woluwe; de vereiste kredieten werden dan ook op de begroting van dit Bestuur uitgetrokken.

Het Ministerie van Nationale Opvoeding (in casu het Gebouwenfonds voor Rijksscholen) is in deze aangelegenheid niet bevoegd, aangezien dit Departement enkel instaat voor het oprichten van rijksscholen (wet van 11 juli 1973 houdende wijziging van de wet van 29 mei 1959 betreffende het bewaarschoolonderwijs, het lager, middelbaar, normaal, technisch kunst- en buitengewoon onderwijs).

De kredieten voor de Europese Scholen konden evenmin op de begroting van de Regie der Gebouwen (die bij wet van 1 april 1971 werd opgericht) worden uitgetrokken daar dat deze Regie enkel zorgt voor de oprichting van Rijksgebouwen.

5. Parallele kredieten.**Vraag :**

Een lid vraagt de lijst van de parallelle kredieten toegekend aan Wallonië tijdens de laatste drie jaren.

Antwoord :**a) Kredieten ontvangen door Wallonië :**

De hierna vermelde kredieten, te verdelen bij een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit, werden toegekend voor de begrotingsjaren :

1971 : 1 000 000 000
1972 : 1 000 000 000
1973 : 1 000 000 000
1975 : 1 250 000 000
1976 : 750 000 000

Tijdens de vergadering van 11 juli 1975 heeft de Ministerraad besloten dat de helft van elk krediet, bestemd voor de zeeluis te Zeebrugge, zal worden ingeschreven als parallel krediet voor Wallonië op de begroting van het departement van Openbare Werken en dit zolang het totale bedrag ervan 16 miljard frank niet overschrijdt.

De op het programma « Zeebrugge » ingeschreven kredieten bedragen 10 000 000 000 frank voor de jaren 1971 tot 1976 en de parallelle kredieten toegestaan aan Wallonië voor dezelfde periode bedragen 5 000 000 000 frank.

b) Bestemming van die kredieten per jaar :

1971 : deze kredieten werden uitgetrokken op vier artikelen van de begroting van Openbare Werken :

Article 73.03 : cours d'eau	265 000 000
Article 73.19 : construction et modernisation de routes en Wallonie	433 500 000
Article 01.01 : dépenses se rapportant à des zonings industriels en Wallonie	242 000 000
Article 01.04 : dépenses se rapportant à la création, l'amélioration et l'entretien de routes touristiques provinciales et communales ainsi que d'équipements touristiques	59 500 000
	<u>1 000 000 000</u>

1972 : les crédits ont été transférés, 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

Etude valorisation de la forêt 3 000 000

Valorisation hors forêts 20 000 000

7. Non encore attribués 10 000 000

1 000 000 000

1973 : les crédits ont été transférés comme suit :

1. Affaires économiques 225 200 000
Projets :

Recherche technologique ... 150 000 000

Informatique 75 200 000

2. Dotations culturelles 150 000 000

Projets :

Infrastructure touristique ... 125 000 000

Centres touristiques 25 000 000

3. Affaires régionales wallonnes :

Projet logement et rénovation urbaine ... 600 000 000

4. Non encore attribués 24 800 000

1 000 000 000

Artikel 73.03 : waterlopen	265 000 000
Artikel 73.19 : bouwen en moderniseren van wegen in Wallonië	433 500 000
Artikel 01.01 : uitgaven voor de aanleg van industrieterreinen in Wallonië	242 000 000
Artikel 01.04 : uitgaven voor de aanleg, de verbetering en het onderhoud van provinciale en gemeentelijke wegen, alsmede van terreinen voor toeristische accommodatie	59 500 000
	<u>1 000 000 000</u>

1972 : de kredieten zijn overgeheveld 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

1973 : de kredieten werden als volgt overgeheveld :

1. Economische Zaken 225 200 000
Projecten :

Technologisch onderzoek ... 150 000 000

Informatieverwerking 75 200 000

2. Culturele dotaties 150 000 000

Projecten :

Toeristische infrastructuur .. 125 000 000

Toeristische centra 25 000 000

3. Waalse gewestelijke Aangelegenheden :

Project Huisvesting en Stadsvernieuwing 600 000 000

4. Nog niet toegewezen 24 800 000

1 000 000 000

Il n'a pas été accordé des crédits parallèles pour l'année 1974.

Pour les années 1975 et 1976, il n'existe pas encore de répartition des crédits.

6. Aménagement du territoire.

a) Flandre.

Questions :

Quelle est l'interprétation exacte de l'arrêté royal du 28 décembre 1972 relatif à la présentation et à la mise en œuvre des projets de plan et des plans de secteur ?

Quels sont les critères des zones d'extension d'habitat ?

Ces zones seront-elles réservées au logement social ?

Faut-il qu'un plan particulier d'aménagement existe avant qu'on accorde les autorisations de bâtir ? Il en résulterait une insécurité juridique.

En ce qui concerne la règle de l'article 23, quelle est la position du secrétaire d'Etat ?

Les règles imposant une distance minimale entre deux façades ne peuvent-elles être légalisées ?

Qu'advient-il des résidences de week-end qui ont été construites irrégulièrement et qui n'ont pas été régularisées ? Devront-elles être démolies ?

Quid lorsqu'il s'agit de véritables habitations ?

* * *

Le Secrétaire d'Etat à l'Aménagement du territoire et au Logement a entre les mains une énorme responsabilité et un grand pouvoir d'appréciation.

Le souci du paysage doit être intégré dans l'aménagement du territoire. Si, dans un projet, la destination d'un bien est modifiée, l'octroi d'une indemnité ne doit-il pas être prévu ?

* * *

Il est question du retrait de milliers d'hectares de terres à l'agriculture. Qu'en est-il exactement ?

* * *

Les plans généraux d'aménagement, dans le futur, devront prévoir les fractions du territoire prévues pour l'habitat, l'industrie, les services. 214 communes seulement disposent de tels plans, qui leur coûtent très cher, et on conseille plutôt aux communes d'établir un plan de structure, lequel n'est pas prévu dans la loi de 1962.

Quelle sera l'orientation choisie par le Secrétaire d'Etat ?

* * *

Dans le cadre de la révision de la loi de 1962 sur l'urbanisme, les différentes sortes de plans doivent être revues. Les plans de secteur ne doivent-ils pas être intégrés dans une loi ?

* * *

Quelles sont les perspectives en Flandre après les fusions de communes ?

* * *

Les circulaires en matière de stationnement des véhicules édictées en 1972 sont-elles encore d'application sur tout le territoire ou peuvent-elles être modifiées et par qui ?

Voor het jaar 1974 werden geen compensatiekredieten toegekend.

Voor de jaren 1975 en 1976 werden de kredieten nog niet verdeeld.

6. Ruimtelijke ordening.

a) Vlaanderen.

Vragen :

Welke is de juiste interpretatie van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen ?

Welke zijn de criteria voor de woonuitbreidingsgebieden ?

Zijn die gebieden uitsluitend voor sociale woningen bestemd ?

Moet er een bijzonder plan van aanleg bestaan vooraleer de bouwvergunningen worden verleend ? Daaruit zou een juridische onzekerheid volgen.

Welk is het standpunt van de Staatssecretaris aangaande het voorschrift van artikel 23 ?

Kunnen de regels waarbij een minimumafstand tussen twee gevels wordt opgelegd, niet bij wet worden vastgelegd ?

Wat gebeurt er met de week-endverblijven die onregelmatig werden opgericht en nog niet werden geregulariseerd ? Moeten zij worden afgebroken ?

En wat gebeurt er indien het om echte woningen gaat ?

* * *

De Staatssecretaris voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting heeft een enorme verantwoordelijkheid en een grote beslissingsmacht.

De landschapszorg moet in de ruimtelijke ordening worden verwerkt. Indien de bestemming van een goed in een ontwerp wordt gewijzigd moet dan niet in een vergoeding worden voorzien ?

* * *

Er is sprake van dat honderden hectaren landbouwgrond aan de landbouw zouden worden onttrokken. Hoe zit de vork juist in de steel ?

* * *

De algemene plannen van aanleg zullen voortaan de gedeelten moeten bevatten die gepland zijn voor bewoning, nijverheid en diensten. Slechts 214 gemeenten beschikken over dergelijke plannen, die hun trouwens zeer veel geld kosten, en men raadt de gemeenten veeleer aan een structuurplan op te maken, hoewel dat niet in de wet van 1962 is voorgeschreven.

Welke oplossing denkt de Staatssecretaris te kiezen ?

* * *

In het kader van de wet van 1962 op de Stedebouw moeten verschillende soorten plannen worden herzien. Moeten de gewestplannen niet in een wet worden verwerkt ?

* * *

Welke zijn de vooruitzichten in Vlaanderen na de gemeentefusies ?

* * *

Zijn de in 1972 uitgevaardigde circulaires inzake het parkeren van voertuigen nog over het hele grondgebied van toepassing of kunnen zij worden gewijzigd en door wie ?

Réponse :

1. Un certain nombre de questions ont été posées concernant l'interprétation exacte de l'arrêté royal du 28 décembre 1972. Elles portent notamment sur les articles 5, 20, 21 et 23.

Avec le concours de l'Administration centrale, le Secrétaire d'Etat a élaboré une proposition de directives qui, après approbation, seront transmises pour exécution aux différentes directions provinciales.

Il est disposé à avoir à ce sujet un échange de vues avec la Commission. Comme date d'application de ces directives, le Secrétaire d'Etat propose le 1^{er} mars 1976. Il n'est cependant pas exclu qu'un léger retard se produise.

En application de l'article 5, les zones d'extension peuvent également être réalisées sans P. P. A. approuvé par arrêté royal, lorsque d'autres conditions sont remplies, par exemple un lotissement approuvé s'étendant sur une partie homogène déterminée de la zone ou un avant-projet de P. P. A. approuvé. Il n'entre pas dans les intentions de réserver ces zones exclusivement à la construction groupée, c'est-à-dire à la construction d'habitations sociales. En vertu de l'article 5, un permis de bâtir peut également être délivré à des personnes privées pour des parcelles à bâtir particulières, à la condition qu'une réglementation suffisante ait été élaborée pour l'aménagement de la zone.

La règle du remplissage (art. 23) sera également appliquée.

Le problème de l'élargissement d'une voie avec interdiction de bâtir en retrait tombe sous l'application de l'article 21, dont l'interprétation sera également réglée par l'étude précitée. Il n'est pas possible de répondre simplement par oui ou par non à la question de savoir s'il est permis, en de tels cas, de rebâtir sur place. Toutefois, l'aménagement normal du territoire implique toute interdiction de bâtir en bordure d'une voie fréquentée. Sur le plan financier, les intéressés ne connaîtront généralement pas de gros problèmes, étant donné que les conditions d'acquisition ou d'expropriation sont généralement favorables.

2. Une question de principe a été posée concernant le pouvoir d'appréciation considérable qui est laissé aux pouvoirs publics dans l'élaboration des plans de secteur.

Sans vouloir contredire entièrement ce point de vue, il convient toutefois de rappeler l'article 9 de la loi de 1962, qui témoigne clairement du souci du législateur de ne pas faire de l'élaboration des plans de secteur un « one man show ». L'application stricte de la procédure imposée prouve clairement que les plans de secteur sont établis de la manière la plus démocratique, avec la participation de tous les citoyens et des organisations concernées.

La coordination entre les différents départements ne pose aucun problème. Il n'est pas facile de faire le départ entre la préservation des sites et l'aménagement du territoire; c'est la raison pour laquelle des contacts sont pris systématiquement pour chaque plan de secteur, non seulement avec les départements des Travaux publics et des Communications pour ce qui concerne les travaux d'infrastructure, mais encore avec ceux de l'Agriculture, de la Culture néerlandaise et l'Administration des Forêts, en vue de délimiter conjointement les diverses zones de manière aussi exacte que possible.

3. Les emprises très importantes de terres agricoles qui ont lieu chaque année sont assez surprenantes. En tout cas, les chiffres n'ont pas été fournis, ni vérifiés par les services du Secrétaire d'Etat. Il serait intéressant de connaître les chiffres réels et leur ventilation par modification d'affectation. On s'efforce de réunir de plus amples renseignements en ce domaine.

Antwoord :

1. Een aantal vragen werden gesteld in verband met de juiste interpretatie van het koninklijk besluit van 28 december 1972. Het gaat onder meer over de artikelen 5, 20, 21 en 23.

Samen met het Hoofdbestuur heeft de Staatssecretaris een voorstel van richtlijnen uitgewerkt die, na goedkeuring, aan de verschillende provinciale directies ter uitvoering zullen overgemaakt worden.

Hij is bereid daarover met de Commissie van gedachten te wisselen. Als toepassingsdatum van deze richtlijnen wordt 1 maart 1976 vooropgesteld. Het is nochtans niet uitgesloten dat er een lichte vertraging zou zijn.

In toepassing van artikel 5 kunnen de uitbreidingszones ook gerealiseerd worden zonder bij koninklijk besluit goedgekeurd B. P. A. wanneer andere voorwaarden vervuld zijn, zoals bijvoorbeeld een goedgekeurde verkaveling over een bepaald homogeen gedeelte van het gebied, een goedgekeurd voorontwerp van B. P. A. Het ligt niet in de bedoeling deze gebieden uitsluitend voor groepsbouw (« sociale woningbouw »), voor te behouden. Het ligt in de lijn van dit artikel 5 dat ook aan private personen voor afzonderlijke bouwpercelen bouwtoelating zou afgeleverd worden op voorwaarde dat voor de ordening van het gebied een voldoende regeling werd uitgewerkt.

Wat de opvolgeregeling betreft (art. 23) zal men ook tot een ruimere toepassing komen.

Het probleem van het verbreden van een weg met het verbod achteruit te bouwen valt onder de toepassing van artikel 21 waarvan de interpretatie eveneens door hogervermelde studie zal worden geregeld. Het is niet mogelijk zonder meer met ja of neen te antwoorden of in dergelijke gevallen ter plaatse kan heropgebouwd worden. Het ligt nochtans in de lijn van de normale ruimtelijke ordening dat langs een drukke verkeersweg niet zou mogen gebouwd worden. Op het financieel vlak zullen de betrokkenen meestal geen grote problemen kennen, aangezien de aankoop- of onteigeningsvoorwaarden doorgaans gunstig zijn.

2. Een principiële vraag werd gesteld omtrent de enorme appreciatiebevoegdheid die bij het opmaken van de gewestplannen aan de overheid werd gelaten.

Zonder dit volledig tegen te spreken moge nochtans worden herinnerd aan artikel 9 van de wet van 1962, waaruit duidelijk de bekommernis blijkt van de wetgever om van het opstellen van de gewestplannen geen « one man show » te maken. Bij het nauwkeurig opvolgen van de opgelegde procedure blijkt duidelijk dat op de meest democratische wijze, met inspraak van alle burgers en van de organisaties, de gewestplannen tot stand komen.

Wat de coördinatie van de verschillende departementen betreft is er geen probleem. De grens tussen landschapszorg en de ruimtelijke ordening is niet gemakkelijk te trekken, vandaar dat men voor elk van de gewestplannen systematisch contact opneemt niet alleen met Openbare Werken en Verkeerswezen voor wat de infrastructuurwerken betreft, maar ook met Landbouw, Nederlandse Cultuur en Bosbeheer, om samen de juiste afbakening van de onderscheiden gebieden zo juist mogelijk vast te leggen.

3. Het zeer belangrijke verlies van landbouwgrond, dat elk jaar zou plaatsvinden, verrast wel enigszins. De cijfers werden in ieder geval niet door de diensten van het Staatssecretariaat verstrekt, noch geverifieerd. Het zou interessant zijn de reële cijfers te kennen en de uitsplitsing ervan per bestemmingswijziging. Men poogt op dat vlak meer inlichtingen te verkrijgen.

4. Le problème fondamental de la valeur future des plans généraux d'aménagement n'est pas abordé de la même manière par les divers spécialistes. Qu'il soit permis de se référer, à cet égard, à la *beleidsnota* présentée à ce sujet devant le Conseil régional flamand. Il semble être d'un intérêt accessoire que l'on opte pour l'élaboration obligatoire, par commune, d'un P. G. A. ou d'un plan de structure (qui ne serait pas prévu par la loi). Certaines raisons militent en faveur de la suppression d'un des deux échelons, si bien que l'élaboration d'un plan de secteur pourrait être réalisée directement par voie de P. P. A.

5. Prescriptions en matière de parcs de stationnement.

Le Secrétaire d'Etat a estimé qu'un tel règlement ne doit pas nécessairement être uniforme pour l'ensemble de la zone et il est disposé à procéder à un échange de vues sur des propositions concrètes.

b) Wallonie.

Question :

Les plans de secteur mis progressivement à l'enquête publique risquent de provoquer une réduction des terrains à bâtir et, par voie de conséquence, une augmentation du prix moyen d'acquisition des terrains en vue de la construction. Que compte faire l'Aménagement du Territoire à ce propos ?

Réponse :

Le Ministre souligne tout d'abord l'aspect positif des plans de secteur en ce qui concerne la protection des zones qui ne sont pas destinées à la bâtisse et, par conséquent, le fait que les plans de secteurs ont freiné, parfois même, heureusement, empêché la montée du prix des terres à destination agricole, forestière et, d'une manière général, rurale.

Le problème soulevé concerne particulièrement l'absence de mises en vente des terrains situés à l'intérieur des périmètres d'habitat et, par cette rarefaction de l'offre, une distorsion par rapport à la demande de terrains à bâtir. En effet, si l'on tient compte des superficies destinées à la bâtisse à l'intérieur de chaque commune comme au niveau régional, ces terrains disponibles ont été calculés de manière à satisfaire les besoins très largement au-delà de l'année 1990.

Dans ces conditions, la politique à suivre était d'activer la mobilisation des terrains situés à l'intérieur des zones d'habitat et non encore construits. A cette fin, le Gouvernement a participé activement à la mise au point d'une proposition de motion motivée du Conseil régional wallon adoptée le 31 décembre 1975 et accordant des primes pour l'achat de terrains destinés à la construction d'habitations à bon marché (document du Conseil régional wallon, session 1975-1976, VIII, n° 2).

Sans attendre la mise en place de cette loi-cadre de mobilisation des terrains situés en zone d'habitat, le département subventionne des opérations de mobilisation foncière entreprises à l'initiative de communes, en vue de disposer de terrains pour des logements assimilés aux habitations sociales et pour des logements moyens, moyennant une clause foncière efficace.

4. Het fundamenteel probleem van de waarde voor de toekomst van de Algemene Plannen van Aanleg wordt niet op dezelfde wijze door verschillende specialisten benaderd. Men kan verwijzen naar de beleidsnota's die in dat verband vóór de gewestraad werd toegelicht. Of men zou opteren voor een verplicht opmaken per gemeente van een A. P. A. of van een structuurplan (dat dan in de wet zou worden voorzien) lijkt van bijkomend belang te zijn. Er zijn nochtans redenen die pleiten voor het afschaffen van een van beide trappen zodat men de uitwerking van een gewestplan rechtstreeks bij wijze van B. P. A. zou kunnen verwezenlijken.

5. Voorschriften inzake parking.

De Staatssecretaris is van oordeel dat een dergelijk reglement niet noodzakelijk voor het ganse gebied eenvormig zou dienen te zijn en is bereid van gedachten te wisselen over concrete voorstellen.

b) Wallonië.

Vraag :

De gewestplannen die geleidelijk aan het openbaar onderzoek worden onderworpen, kunnen een daling van de prijzen der bouwgronden en bijgevolg een verhoging van de gemiddelde aankoop prijs van gronden voor het oprichten van gebouwen teweegbrengen. Wat is de Ruimtelijke Ordening voornemens te doen in dat verband ?

Antwoord :

De Minister heeft vooreerst de nadruk gelegd op het positieve aspect van de gewestplannen m.b.t. de bescherming van de zones die niet voor bebouwing bestemd zijn en hij heeft bijgevolg beklemtoond dat de gewestplannen een rem zijn geweest en in sommige gevallen zelfs een gelukkige dam hebben opgeworpen tegen de stijging van de prijzen van de gronden die voor de landbouw, de bosbouw en meer algemeen voor landelijke oogmerken bestemd zijn.

Het ten berde gebrachte vraagstuk heeft vooral betrekking op het feit dat de gronden die binnen in de woonzones gelegen zijn, niet te koop worden gesteld; het feit dat het desbetreffende aanbod zeldzaam wordt, veroorzaakt een discrepantie ten opzichte van de vraag naar bouwgronden. Indien men immers rekening houdt met de oppervlakten die binnen iedere gemeente en op gewestelijk plan voor bebouwing bestemd zijn, dan moet men vaststellen dat men bij de berekening van het aantal beschikbare gronden ervoor gezorgd heeft aan de desbetreffende behoeften te voldoen en dit zelfs nog lang na 1990.

Het te volgen beleid was er derhalve op gericht, de realisering te stimuleren van de binnen de woonzones gelegen gronden die nog niet bebouwd werden. Te dien einde heeft de Regering de uitwerking van een motie van gemotiveerd voorstel van de Waalse Economische Raad aangemoedigd en er zelfs actief aan deelgenomen; dit voorstel, dat op 31 december 1975 werd aangenomen, wil premies toekennen voor de aankoop van gronden die voor de bouw van goedkope woningen bestemd zijn (Stuk van de Waalse Economische Raad, zitting 1975-1976, VIII, n° 2).

Het departement heeft niet gewacht op de uitwerking van deze kaderwet die de « mobilisering » van de binnen de woonzones gelegen gronden moet stimuleren en het kent nu reeds subsidies toe aan voor dergelijke operaties die op initiatief van de gemeenten worden ondernomen, ten einde over gronden te kunnen beschikken voor de oprichting van met volkswoningen gelijkgestelde en middelgrote woningen, mits een efficiënte grondclausule wordt opgesteld.

Question :

Une A. S. B. L. dénommée O. F. A. C. S. a organisé, dans la région de Huy-Waremme, des réunions d'information sur le plan de secteur, avec montages audio-visuels et moyennant paiement d'un droit d'entrée, avant que les autorités publiques en aient eu connaissance.

Réponse :

Une A. S. B. L. « O. F. A. C. S. » a réalisé une séance à Huy en projetant des diapositives du plan de secteur de Huy-Waremme.

Il s'agissait de diapositives prises sur l'avant-projet de plan de secteur. Ce document est publié et peut être consulté dans les directions provinciales de l'urbanisme.

Cette information ne va pas à l'encontre de la priorité dont ont bénéficié les autorités communales qui ont reçu, les premières, le projet de plan de secteur.

Les organismes subsidiés en vertu de l'arrêté royal du 28 novembre 1975 peuvent percevoir un droit d'entrée, mais celui-ci ne peut dépasser 40 F (voir article 2 de l'arrêté royal précité).

Le Ministre ne dispose pas d'information directe concernant les autres séances d'information organisées par cette A. S. B. L.

Dans la presse, on peut lire régulièrement que des séances d'information ont lieu par les différentes A. S. B. L. agréées dans le cadre de l'arrêté royal précité.

Question :

Le Roi a annulé, par arrêté royal, une demande de bâtir dans le parc Vierset à Huy, alors que, lors d'une réunion sous la présidence du chef de cabinet-adjoint du Ministre, un accord était intervenu concernant ladite construction.

Réponse :

Le procès-verbal de la réunion à laquelle il est fait référence est assorti d'une lettre d'envoi qui se termine de la manière suivante :

« J'espère que la solution proposée débouchera sur l'approbation d'un projet valable qui réduira les inconvénients redoutés par le voisinage. Je vous tiendrai au courant de l'évolution du dossier. »

La réunion présidée par le chef de cabinet-adjoint du Ministre avait pour but de dresser l'inventaire de différentes possibilités de solutions et les participants à cette réunion, pour leur part, ont proposé à l'approbation du ministre, la troisième hypothèse.

Compte tenu des directives générales données à l'administration de l'urbanisme dès 1974, le Ministre a estimé qu'il n'avait pas lieu d'y déroger dans l'affaire du parc Vierset et a décidé de ne pas autoriser la construction d'un immeuble à l'intérieur du parc en question, ce qui aurait eu pour conséquence, à l'examen des plans introduits ultérieurement par le demandeur, d'entraîner l'abattage des arbres les plus remarquables de ce parc.

Le rôle d'un cabinet ministériel est de préparer les dossiers en rassemblant l'information nécessaire, aussi bien auprès de l'administration et des autorités communales que de l'opinion publique concernée.

Vraag :

Heeft een V. Z. W., O. F. A. C. S. genaamd, in de streek van Hoei-Borgworm informatievergaderingen belegd om-trent het gewestplan, waarbij audiovisuele middelen gebruikt werden en inkomgeld gevraagd werd, voordat de overheid daarvan in kennis was gesteld ?

Antwoord :

Een V. Z. W. « O. F. A. C. S. » heeft te Hoei een vergadering belegd, waarop diapositieven over het gewestplan Hoei-Borgworm werden vertoond.

Deze diapositieven hadden betrekking op het voorontwerp van gewestplan. Dit stuk wordt gepubliceerd en het kan bij de provinciale besturen van de stedenbouw geraadpleegd worden.

Deze informatie doet geen afbreuk aan de prioriteit van de gemeentelijke gezagdragers die het ontwerp van gewestplan het eerst ontvangen hebben.

De instellingen die op grond van het koninklijk besluit van 28 november 1975 gesubsidieerd worden, mogen inkomgeld innen, doch het bedrag ervan mag niet hoger liggen dan 40 F (zie artikel 2 van voornoemd koninklijk besluit).

De Minister beschikt over geen rechtstreekse informatie betreffende de overige informatie-vergaderingen die door die V. Z. W. werden belegd.

In de pers wordt geregeld gewag gemaakt van informatie-vergaderingen die op touw worden gezet door de verschillende V. Z. W.'s die op grond van voornoemd koninklijk besluit erkend zijn.

Vraag :

De Koning heeft bij koninklijk besluit een bouwaanvraag in het Viersetpark te Hoei verworpen, ofschoon tijdens een vergadering onder het voorzitterschap van de adjunct-kabinetschef van de Minister, over die aanvraag een akkoord werd bereikt.

Antwoord :

De notulen van de vergadering waarnaar verwezen wordt, gaan vergezeld van een schrijven, waarvan het slot luidt als volgt (in vertaling) :

« Ik hoop dat de voorgestelde oplossing zal leiden tot de goedkeuring van een degelijk ontwerp dat de door de omliggende bewoners gevreesde nadelen kan verminderen. Ik zal u op de hoogte houden van de evolutie van het dossier. »

De vergadering die door de adjunct-kabinetschef van de Minister werd voorgezeten, had tot doel een inventaris op te maken van de verschillende mogelijke oplossingen en de deelnemers aan die vergadering hebben op hun beurt de derde hypothese aan de Minister ter goedkeuring voorgelegd.

Rekening houdend met de algemene richtlijnen die aan het bestuur van stedenbouw sedert 1974 werden verstrekt, heeft de Minister geoordeeld dat daarvan in de zaak van het Viersetpark niet diende te worden afgeweken en hij heeft dan ook beslist geen vergunning te verlenen voor de oprichting van een gebouw in het bedoelde park; bij het onderzoek van de plannen die achteraf door de aanvrager werden ingediend, is immers gebleken dat men daartoe de merkwaardigste bomen van dat park had moeten vellen.

Het is de taak van een ministerieel kabinet dossiers aan te leggen door zowel bij de administratie en de gemeentelijke overheden als bij de betrokken bevolkingsinformatie in te winnen.

Seul le Ministre est politiquement responsable des décisions prises et de la politique générale de son département. La doctrine présente, à ce point de vue, une convergence d'opinion certaine pour affirmer que les cabinets ministériels n'ont à se substituer, ni au ministre, ni à l'administration dûment mandatée.

Le cabinet a reçu comme directive d'instruire le dossier de la manière la plus précise et de le transmettre avec une proposition de décision, qu'il appartient alors au ministre d'approuver ou de modifier.

Dans le cas du parc Vierset, il n'a pas suivi la proposition de son cabinet, estimant qu'elle risquait de créer un précédent dont d'aucuns auraient pu se prévaloir pour demander d'implanter des logements dans des espaces verts.

L'administration, à l'occasion des instructions de mise au point des plans de secteur en vue de l'enquête publique, a reçu comme directive de reprendre comme espace vert les parcs, publics ou privés, dont la superficie dépasse un hectare, qu'ils se trouvent en zone d'habitat ou en zone rurale.

c) *Bruxelles.*

I. Délai d'approbation des plans particuliers d'aménagement.

Question :

Pourquoi faut-il deux ans avant que soit approuvée la modification d'un plan particulier d'aménagement ?
Ce délai est trop long.

Réponse :

La procédure d'approbation des plans particuliers d'aménagement est en fait très longue.

Elle l'est encore plus à Bruxelles, puisqu'en vertu de l'article 4, § 2, 2^o, de la loi du 26 juillet 1971 sur les agglomérations et fédérations de communes, l'agglomération possède une compétence d'avis sur les plans particuliers d'aménagement.

Cette situation est propre à Bruxelles. Elle a pour conséquence d'allonger encore le délai.

Pour tenter de remédier à ces longueurs, on a imaginé dans le plan de secteur de Bruxelles des zones d'aménagement concerté (ZAC). Ces zones sont définies comme suit :

Zones d'aménagement concerté.

Dans ces zones, tous actes et travaux ne peuvent être autorisés que dans la mesure où ils ne mettent pas en péril l'aménagement de l'ensemble de la zone, défini conformément aux éléments de programme prescrits dans une liste annexée; cet aménagement d'ensemble est soumis à l'avis de la Commission de concertation prévue par arrêté royal.

Dans la mesure où les prescriptions d'un plan d'aménagement communal ou celles d'un permis de lotir en vigueur ne sont pas conformes aux éléments de programme visés à l'alinéa 1^{er} :

— les effets des prescriptions des plans d'aménagement communaux sont suspendus conformément aux stipulations de l'article 2, § 2, de la loi du 29 mars 1962 modifiée par les lois du 22 avril 1970, du 22 décembre 1970 et du 25 juillet 1974;

Alleen de minister is politiek aansprakelijk voor de genomen beslissingen en voor het algemeen beleid van zijn departement. Dienaangaande stelt de doctrine eensgezind dat de ministeriële kabinetten niet in de plaats mogen treden van de minister of van het behoorlijk gevolmachtigde bestuur.

Aan het kabinet werden richtlijnen verstrekt om het dossier zo nauwkeurig mogelijk te onderzoeken en het samen met een voorstel van beslissing over te leggen aan de minister die het vervolgens goedkeurt of wijzigt.

In het geval van het Viersetpark heeft hij het voorstel van zijn kabinet niet aanvaard omdat hij van oordeel was dat daardoor een precedent kon worden geschapen dat sommigen hadden kunnen inroepen om de oprichting van woningen in groene zones aan te vragen.

In de richtlijnen voor het klaarmaken van de gewestplannen met het oog op het openbaar onderzoek, werd het bestuur verzocht de openbare of particuliere parken met een oppervlakte van meer dan één hectare, ongeacht of die in een woonzone dan wel in een landelijke zone zijn gelegen, als groene zone te beschouwen.

c) *Brussel.*

I. Termijn voor de goedkeuring van de bijzondere plannen van aanleg.

Vraag :

Waarom heeft men twee jaar om de wijziging van een bijzonder plan van aanleg goed te keuren ?
Die termijn is veel te lang.

Antwoord :

— In feite duurt de procedure voor de goedkeuring van de bijzondere plannen van aanleg zeer lang.

Te Brussel duurt zij nog langer aangezien krachtens artikel 4, § 2, 2^o, van de wet van 26 juli 1971 houdende organisatie van de agglomeraties en de federaties van gemeenten, de agglomeratie advies uitbrengt betreffende de bijzondere plannen van aanleg.

Die toestand bestaat enkel te Brussel en heeft voor gevolg dat de termijn nog langer wordt.

Men heeft die termijn willen inkorten door in het gewestplan voor Brussel zones van overlegde aanleg (Z. O. A.) op te nemen. Die zones kunnen als volgt worden omschreven :

Zones van overlegde aanleg.

In die zones mogen handelingen en werken slechts worden toegestaan in zover zij de aanleg in de hele zone, zoals die is bepaald overeenkomstig de in de bijgaande lijst voorgeschreven elementen van het programma, niet in het gedrang brengen; die globale aanleg wordt voor advies overgelegd aan de bij koninklijk besluit opgerichte overlegcommissie.

Voor zover de bepalingen van het bestaande gemeentelijk plan van aanleg of van de verkavelingsvergunning niet overeenstemmen met de bij het vorige lid bepaalde elementen van het programma :

— wordt de uitwerking van de bepalingen van de gemeentelijke plannen van aanleg geschorst, overeenkomstig het bepaalde bij artikel 2, § 2, van de wet van 29 maart 1962, gewijzigd bij de wetten van 22 april 1970, 22 december 1970 en 25 juli 1974;

— les dispositions de l'article 46, alinéa 5, de ladite loi sont d'application pour les plans d'aménagement communaux comme pour les permis de lotir.

En quoi consiste cette commission de concertation ?

Il s'agit d'une commission établie dans chaque commune de la région bruxelloise, composée chaque fois de :

- 2 représentants de l'administration de l'urbanisme;
 - 2 représentants de la commune concernée;
 - 2 représentants de l'agglomération de Bruxelles;
 - 2 représentants de la Société de développement régional de Bruxelles,
- et éventuellement de deux représentants de l'administration concernée lorsque l'ordre du jour porte sur des travaux relatifs à la grande voirie ou à des bâtiments de l'Etat.

La commission est convoquée par les soins de la commune ou du fonctionnaire délégué.

Son intervention est requise pour les affectations, actes et travaux qui, en l'absence de plan particulier d'aménagement déjà approuvé, sont, aux termes des prescriptions du projet de plan et du plan de secteur, soumis à concertation préalable. Toutefois, elle peut intervenir, même lorsque cette intervention n'est pas requise.

Grâce à cette commission de concertation, on peut donc faire un aménagement vraiment démocratique, sans retarder les décisions.

Bien entendu, un plan particulier d'aménagement pourra confirmer les décisions de la commission.

II. Frais d'élaboration des plans particuliers d'aménagement.

Question :

Ne peut-on créer une administration régionale et prévoir des crédits pour aider les communes fusionnées à réaliser des plans particuliers d'aménagement ?

Les communes qui en ont établi entre 1955 et 1965 seront-elles obligées de les reviser et d'en supporter entièrement le coût ?

Réponse :

Le calcul des honoraires que la commune s'engage à payer à son auteur de projet est établi conformément aux instructions ministérielles du 14 février 1976 (*Moniteur belge* du 2 avril 1976).

Il s'agit d'un tarif minimum. Il appartient à la commune de décider d'accorder des honoraires supérieurs, sous réserve des approbations requises; l'Etat ne subsidie qu'en fonction de son propre tarif.

L'article 8 prévoit que les paiements sont échelonnés de la manière suivante pour un dossier normal :

- 40 % sont payés après approbation par l'administration communale,
- 60 % sont payés après approbation par l'administration centrale de l'urbanisme.

La commune s'engage à payer les pièces complémentaires.

— gelden de bepalingen van artikel 46, 5^e lid, van die wet voor de gemeentelijke plannen van aanleg evenals voor de verkavelingsvergunningen.

Wat is die overlegcommissie ?

Het is een commissie die wordt opgericht in elke gemeente van het Brusselse gewest en telkens als volgt is samengesteld :

- 2 vertegenwoordigers van het bestuur van de stedenbouw;
 - 2 vertegenwoordigers van de betrokken gemeente;
 - 2 vertegenwoordigers van de agglomeratie Brussel;
 - 2 vertegenwoordigers van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor Brussel,
- en, eventueel, 2 vertegenwoordigers van het betrokken bestuur wanneer werken aan grote wegen of aan Rijksgebouwen op de agenda staan.

De Commissie wordt samengeroepen door de gemeente of door de afgevaardigde ambtenaar.

Zij dient zich in te laten met alle affectaties, handelingen en werken waarvoor, bij onstentenis van een reeds goedgekeurd bijzonder plan van aanleg, volgens de bepalingen van het ontwerp van plan en van het sectorplan voorafgaand overleg is vereist. Zij kan nochtans ook optreden wanneer dit niet vereist is.

Dank zij deze overlegcommissie zal de ruimtelijke ordening werkelijk democratisch kunnen verlopen, zonder dat de beslissingen op de lange baan worden geschoven.

Wel te verstaan zullen de beslissingen van de commissie door een bijzonder plan van aanleg kunnen worden bekrachtigd.

II. Kosten voor de uitwerking van de bijzondere plannen van aanleg.

Vraag :

Kan geen gewestelijk bestuur worden opgericht en kunnen geen kredieten worden uitgetrokken om de samengevoegde gemeenten te helpen bij de uitvoering van de bijzondere plannen van aanleg ?

Zullen de gemeenten die tussen 1955 en 1965 bijzondere plannen van aanleg hebben opgesteld, verplicht worden ze te herzien en daarvan alle kosten te dragen ?

Antwoord :

De gemeente verbindt zich er toe een ereloon uit te betalen aan de auteur van het desbetreffende ontwerp; dit ereloon wordt berekend volgens de ministeriële richtlijnen van 14 februari 1976 (*Belgisch Staatsblad* van 2 april 1976).

Het betreft hier een minimumtarief. De gemeente kan beslissen onder voorbehoud van de vereiste goedkeuringen een hoger ereloon te betalen; de Staat verleent echter maar toelagen volgens zijn tarief.

Artikel 8 bepaalt dat de betaling voor een doorsnede-dossier in opeenvolgende schijven gebeurt :

- 40 % na de goedkeuring door het gemeentebestuur;
- 60 % na de goedkeuring door het centrale bestuur van stedenbouw.

De gemeente verbindt zich ertoe de aanvullende stukken te betalen.

Elle peut également conclure un contrat pour un travail bien déterminé.

Le Ministre est d'avis que, pour la région de Bruxelles, les subsides pourraient être portés respectivement à 60 % (au lieu de 40) et 80 % (au lieu de 60).

* * *

Juridiquement, les projets de plans de secteur arrêtés par le Ministre ne remplacent pas les plans généraux ou les plans particuliers d'aménagement. Dès lors, s'il n'existe pas de contradiction entre les prescriptions, il n'y a aucun problème nouveau.

Par contre, il y a lieu de déduire de l'article 2, § 2, de la loi du 29 mars 1962 modifiée que, si les prescriptions des plans de secteur et des plans particuliers d'aménagement ne correspondent pas, ce sont toujours les prescriptions les plus restrictives qui doivent être appliquées en attendant la révision.

La révision ne doit être faite que pour les parties non concordantes. De ce fait, le travail est simplifié et il sera peut-être possible de prévoir un taux de subsides plus élevé, ce qui est à l'étude.

Si le Roi utilise l'article 43, alinéa 3, c'est-à-dire décide la révision d'office, il n'en résulte pas de frais pour la commune, le travail de révision étant fait par l'administration.

Le Ministre estime en tout cas, qu'une priorité doit être accordée dans l'octroi de subsides d'études aux communes qui mettent leurs plans particuliers d'aménagement en concordance avec le plan de secteur.

III. Problèmes de parking.

Question :

Il est question de réduire le nombre d'emplacements de parking imposés à Bruxelles.

Ne faudrait-il pas d'abord créer les parkings de dissuasion annoncés ?

Réponse :

1) Parkings dans le centre de l'agglomération.

Une circulaire a été envoyée en vue de réduire de moitié le nombre d'emplacements imposés au stationnement sur le domaine privé, à l'occasion de l'érection de nouvelles constructions dans la zone comprenant le pentagone et ses abords.

Cette mesure favorise également l'utilisation des transports en commun, qui disposent d'un budget de 25 milliards prévus au plan 1976-1980 pour assurer un meilleur service.

2) Parkings de transit ou de dissuasion.

Un groupe de travail constitué des représentants des Départements des Travaux publics, des Communications, des Affaires bruxelloises, des différentes sociétés de transports en commun, d'urbanistes et d'ingénieurs s'est penché sur le problème des parkings de transit.

Parmi les conclusions de cette étude, on peut retenir que l'installation de parkings de petite capacité est préférable à celle de parkings de forte capacité. Actuellement, quatre opérations d'aménagement de parkings de transit sont fixées de manière définitive. Il s'agit du :

De gemeente kan ook een contract afsluiten voor een welbepaald werk.

De Minister meent dat voor het gewest Brussel de toelagen kunnen worden gebracht op 60 % (i.p.v. 40), resp. op 80 % (i.p.v. 60).

* * *

Juridisch gezien komen de door de Minister vastgestelde ontwerpen van gewestplannen niet in de plaats van de algemene plannen of van de bijzondere plannen van aanleg. Indien de bepalingen geen tegenstrijdigheden bevatten, zijn er dan ook verder geen problemen.

Verder dient uit artikel 2, § 2, van de gewijzigde wet van 29 maart 1962 te worden afgeleid dat, wanneer de bepalingen van de gewestplannen en van de bijzondere plannen van aanleg niet met elkaar overeenstemmen, in afwachting van herziening de meest beperkende bepalingen moeten worden toegepast.

De herziening mag slechts betrekking hebben op de niet met elkaar overeenstemmende gedeelten. Daardoor wordt het werk vereenvoudigd en wordt het misschien mogelijk het percentage van de toelagen te verhogen; dit laatste wordt thans onderzocht.

Indien de Koning op grond van artikel 43, derde lid, beslist tot de herziening van ambtswege, zijn er geen kosten voor de gemeenten omdat het werk gedaan wordt door het bestuur.

De minister meent in ieder geval dat bij de toekenning van de toelagen voorrang moet worden verleend aan de gemeenten die hun bijzondere plannen van aanleg in overeenstemming brengen met het gewestplan.

III. Parkeerproblemen.

Vraag :

Er is sprake van te Brussel het aantal verplichte parkeerplaatsen te verminderen.

Men zou moeten beginnen met gepaste overstapparkeerplaatsen in te richten. Hoeveel staat men daarmee ?

Antwoord :

1) Parkeerplaatsen in het centrum van de agglomeratie.

Er werd een rondschrift gestuurd waarbij in een zone, bestaande uit de vijfhoek en zijn onmiddellijke omgeving, het bij het optrekken van nieuwe gebouwen opgelegde aantal parkeerplaatsen op privéterrein met de helft wordt vermindert.

Die maatregel werkt tevens het gebruik in de hand van het gemeenschappelijk vervoer dat, volgens het plan 1976-1980, met het oog op een betere dienstverlening over een begroting van 25 miljard zal beschikken.

2) Overstapparkeerplaatsen.

Een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de departementen van Openbare Werken, van Verkeerswezen, van Brusselse Aangelegenheden, van de verschillende maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, uit stedenbouwkundigen en ingenieurs, heeft zich gebogen over het vraagstuk van de overstapparkeerplaatsen.

Onder de conclusies die uit deze studie te halen zijn, dienen wij te onthouden dat de inrichting van kleine parkeerplaatsen te verkiezen is boven die van grote. Thans is de aanleg van vier overstapparkeerplaatsen definitief gepland. Het betreft de volgende parkeerplaatsen :

- Parking Reyers à Schaerbeek (terminal E 5 et prémétro grande Ceinture);
- Parking Roodebeek à Woluwé-Saint-Lambert (antenne métro et axe Wezembeek-Ring-Woluwe-Van de Velde);
- Parking Delta à Auderghem (antenne métro Sud-Est et antenne urbaine autoroute Namur);
- Parking Haren (dépôt de la S. T. I. B.).

De plus, trois autres localisations de parkings sont à l'étude.

7. Logement.

a) Flandre.

Questions :

Quelles sont les perspectives en matière de fusion de la S. N. L. et de la S. N. T. ?

Dans le cadre du projet de fusion, les sociétés régionales de logement social seront-elles intégrées ?

Les comités régionaux de logement devraient jouer un rôle d'information vis-à-vis du public et des acheteurs.

Réponse :

La fusion de la Société nationale terrienne, de la Société nationale du Logement et de l'Institut national du Logement est préparée par divers groupes de travail. A l'heure actuelle, un calendrier précis ne peut encore être envisagé.

En ce qui concerne la Flandre, le choix s'est porté sur une société qui reprendrait les activités de logement proprement dites des différentes sociétés tandis que les pouvoirs en matière de remembrement seraient repris par un organisme parastatal distinct.

Il est permis de se demander si certaines fonctions, actuellement exercées par l'Institut national du Logement, ne devraient pas rester du domaine national; dans ce cas, elles pourraient être partiellement intégrées au département.

L'intention est évidemment de laisser subsister les sociétés régionales, ce qui n'exclut pas un certain regroupement de leurs ressorts respectifs, notamment en raison des fusions de communes. Ce problème devra être examiné conjointement avec la nouvelle société régionale.

Les comités régionaux du logement, qui font indiscutablement un travail très utile en matière d'information du public ainsi que dans un certain nombre d'autres domaines, ne seront pas nécessairement remis en question par cette réforme structurelle des sociétés nationales.

Question :

Quel est le nombre de logements nouveaux à construire par le secteur public dans les années à venir ?

Réponse :

Le chiffre de 20 000 nouveaux logements dont la construction est, chaque année, envisagée par le Plan 1976-1980, est une prévision assez optimiste. Les propositions concrètes qui seront soumises au Parlement lors de la discussion du 4^{ème} plan, comporteront des chiffres inférieurs. Cette opération pose notamment la question du caractère impératif de cet objectif. D'après le Secrétaire d'Etat, le nombre global de logements à construire doit être considéré comme

— Reyers, te Schaarbeek (afrit E 5 en premetro Grote Ring);

— Roodebeek, te Sint Lambrechts-Woluwe (vertakking metro en as Wezembeek-Ring-Woluwe-Van de Velde);

— Delta te Oudergem (zuid-oostelijke vertakking metro en vertakking naar stad van autosnelweg Namen);

— Parking Haren (depot van de M. I. V. B.).

Bovendien onderzoekt men thans waar drie andere parkeerplaatsen moeten worden aangelegd.

7. Huisvesting.

a) Vlaanderen.

Vragen :

Wat zijn de vooruitzichten inzake de fusie van de N. M. H. en de N. L. M. ?

Zullen de gewestelijke maatschappijen voor sociale huisvesting geïntegreerd worden in het raam van de geplande fusie ?

De gewestelijke huisvestingscomités zouden op het stuk van de voorlichting een rol moeten spelen ten behoeve van publiek en kopers.

Antwoord :

De fusie tussen de Nationale Landmaatschappij, de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting en het Nationaal Instituut voor de Huisvesting wordt in verschillende werkgroepen voorbereid. Het is op dit ogenblik niet mogelijk een preciese timing in het vooruitzicht te stellen.

Wat Vlaanderen betreft werd geopteerd voor een maatschappij die de eigenlijke huisvestingsactiviteiten van de verschillende maatschappijen zou overnemen, terwijl daarnaast de bevoegdheid op het stuk van ruilverkaveling zou overgenomen worden door een aparte parastatale.

Men kan zich de vraag stellen of sommige taken, die thans door het Nationaal Instituut voor de Huisvesting worden uitgeoefend, niet nationaal zouden dienen te blijven; in dit geval zouden deze taken gedeeltelijk kunnen geïntegreerd worden in het Departement.

Het is ongetwijfeld de bedoeling de gewestelijke maatschappijen te laten bestaan, hetgeen niet wegneemt dat onder meer wegens de samenvoegingen van gemeenten aan een hergroepering van hun respectieve territoria zou kunnen worden gedacht. Dit probleem zal samen met de nieuwe regionale maatschappij moeten worden bestudeerd.

De gewestelijke comités voor huisvesting, die ongetwijfeld op het stuk van informatie van het publiek en ook voor een aantal andere opdrachten uiterst nuttig werk presteren, komen door deze structurele hervorming van de nationale maatschappijen niet noodzakelijk in het gedrang.

Vraag :

Welk aantal nieuwe woningen zullen in de komende jaren moeten opgericht worden in de openbare sector ?

Antwoord :

Het cijfer van 20 000 nieuwe woningen waarvan de bouw door het Plan 1976-1980 jaarlijks werd vooropgesteld ligt aan de hoge kant. In de concrete voorstellen, die bij de bespreking van het vierde plan aan het Parlement zullen worden voorgelegd zal een lager cijfer worden opgenomen. Dit doet onder meer de vraag rijzen naar het imperatieve karakter van deze doelstelling. Volgens de Staatssecretaris dient het globaal aantal op te richten woningen als een

l'objectif final. La répartition entre les secteurs privé et public doit en fait être déterminante pour la fixation des missions à remplir par les sociétés publiques de construction de logements, le nombre indiqué représentant une obligation maximale.

Les crédits qui, en 1974 et 1975, ont connu un accroissement de pas moins de 80 % devront, à l'avenir, être affectés d'une manière quelque peu différente. En effet, une partie plus importante de ces crédits doit pouvoir être affectée à l'amélioration de logements existants. Dans la mesure où ces logements sont actuellement inoccupés, il en résultera une augmentation de notre patrimoine de logements effectivement utilisés.

Il convient de rappeler que, dans l'ensemble, les objectifs du troisième plan quinquennal ont été atteints et même légèrement dépassés malgré le fait que le nombre envisagé de logements à démolir a été très loin d'être atteint.

L'article 33 du Code du Logement est également applicable, par exemple lorsqu'une commission d'assistance publique, dans un lotissement, vend des parcelles de terrain à bâtir de 6 ares au maximum, alors même que certaines parcelles de ce lotissement restent la propriété de la commission.

Question :

Les voies d'accès aux logements sociaux sont subsidiées à concurrence de 60 %.

Lorsqu'elles ne sont pas subsidiées, leur coût peut-il encore être récupéré sur l'acheteur du terrain à bâtir ?

Réponse :

Si la commune supporte tout ou partie de la charge financière de l'équipement des voies d'accès, elle peut incorporer ces frais dans le prix de vente du terrain à bâtir.

Questions :

a) Quelle est l'opinion du Secrétaire d'Etat au sujet de l'assouplissement de la prime d'achat et de l'introduction d'un délai de 6 ans pour l'achat ?

b) La construction entre 1971 et 1975 de nombreux logements, dont beaucoup restent vides, compromet l'environnement. Ne pourrait-on accorder une prime d'acquisition à ceux qui achètent un logement existant ou en cas de vente d'un logement par un particulier à un autre ?

Réponse :

L'adaptation de la prime d'achat a été approuvée. L'arrêté royal sera publié aussitôt que possible au *Moniteur belge*, ce qui signifie notamment qu'une prime pourrait, lors de la vente à des particuliers, être également accordée pour des logements n'ayant pas été construits par ou pour les sociétés nationales mais achetés par ces dernières.

Une prime d'achat ne pourra cependant être accordée pour des transactions effectuées entre particuliers et ayant pour objet des logements privés.

eindobjectief te worden gezien. De uitsplitsing tussen privé-sector en openbare sector zal in feite determinerend zijn voor het bepalen van de opdracht van de openbare bouwmaatschappijen, waarbij het aangegeven aantal een maximum dient te betekenen wat de verplichting betreft.

De aanwending van de kredieten die in zeer sterke mate gestegen zijn tussen 1974-1975, namelijk met 80 %, moet in de toekomst enigszins anders gebeuren. Een belangrijker gedeelte ervan moet namelijk kunnen gebruikt worden voor het verbeteren van bestaande woningen. In zoverre deze woningen thans onbewoond zijn betekent dit een verhoging van ons werkelijk woonpatrimonium.

Er zij aan herinnerd dat de objectieven van het derde vijf-jarenplan globaal bereikt en zelfs lichtjes overschreden werden, niettegenstaande het feit dat het vooropgesteld aantal af te breken woningen op verre na niet bereikt werd.

Artikel 33 van de Huisvestingscode kan ook toegepast worden wanneer bv. een commissie van openbare onderstand in een verkaveling percelen bouwgrond verkoopt van maximum 6 aren, dan wanneer bepaalde terreinen in deze verkaveling bezit van de Commissie zouden blijven.

Vraag :

De toegangswegen tot volkswoningen worden naar rata van 60 % gesubsidieerd.

Worden ze niet gesubsidieerd, dan kan de kostprijs ervan worden verhaald op de koper van de bouwgrond.

Antwoord :

Indien de gemeente de financiële last geheel of gedeeltelijk draagt voor de uitrusting van toegangswegen, kan de gemeente deze kosten inrekenen in de verkoopprijs van de bouwgrond.

Vragen :

a) Wat is de mening van de Staatssecretaris over de versoepeling van de aankooppremie en het invoeren van een termijn van 6 jaar voor de aankoop ?

b) Tussen 1971 en 1975 werden talrijke woningen gebouwd die onbewoond blijven en het milieu schenden. Zou niet een aankooppremie kunnen worden toegekend aan degenen die een bestaande woning kopen of wanneer een woning door een particulier aan een andere particulier wordt verkocht ?

Antwoord :

De wijziging van de aankooppremie werd goedgekeurd. Het koninklijk besluit zal zo spoedig mogelijk in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd worden. Dit betekent o.m. dat ook voor woningen, die niet door of voor de nationale maatschappijen werden gebouwd maar wel door deze maatschappijen werden aangekocht, bij verkoop aan particulieren een premie zou kunnen toegekend worden.

Er kan evenwel geen aankooppremie toegekend worden voor het verhandelen van privéwoningen tussen particulieren.

Question :

Les sociétés de logement social devraient utiliser la moitié de leurs crédits pour l'assainissement.

La prime d'assainissement est différente en Flandre, en Wallonie et à Bruxelles. Elle devrait être d'au moins 100 000 F, être accordée plus largement et ne pas donner lieu à une augmentation du loyer.

Ne faudrait-il pas adapter le patrimoine-habitat au lieu de le renouveler ?

La prime d'assainissement devrait être adaptée et, le cas échéant, liée à la prime d'achat ou de construction.

Par ailleurs, la prime ne pourrait-elle être octroyée plus rapidement aux personnes qui assainissent elles-mêmes leur habitation ?

Réponse :

Ainsi qu'il résulte des précisions fournies dans l'exposé général, l'augmentation de la prime d'assainissement a donné des résultats remarquables. Il serait cependant injustifiable d'en porter le montant au niveau de celui de la prime de construction, cette façon d'agir créant une discrimination entre les ménages selon qu'ils se trouvent dans l'un ou dans l'autre cas.

Sans doute une distinction opérée en fonction de l'implantation de l'habitation serait-elle défendable — de ce point de vue, Anvers n'est pas comparable au Limbourg — mais, en pratique, il serait extrêmement difficile de prévoir un critère se justifiant.

Le paiement partiel de la prime d'assainissement avant la fin des travaux est une idée sympathique, mais sa réalisation se heurte à de telles difficultés d'ordre administratif qu'une décision favorable semble exclue. Nous devons de toute façon nous méfier des abus qui sont certainement possibles dans ce secteur. La prime d'assainissement peut également être octroyée au locataire dans certaines conditions, notamment lorsqu'il a conclu, à cette fin, avec le propriétaire un accord prévoyant que le loyer ne pourra pas être augmenté en raison de l'assainissement.

Question :

Quelle est l'opinion du Secrétaire d'Etat au sujet du relèvement du montant de la prime à la construction jusqu'à 80 000 F ?

Réponse :

L'augmentation de la prime à la construction est une mesure qui prendra fin le 29 février 1976. Il n'est pas envisagé de prolongation à ce moment, non pas parce qu'elle ne se justifie pas, mais bien en raison des incidences financières.

Question :

Les loyers des habitations sociales étant coûteux, une allocation ne devrait-elle pas être prévue ?

Réponse :

On élabore actuellement une proposition qui devra être soumise à la procédure d'approbation; en tant que date possible d'entrée en vigueur pourrait être proposée la date du 1^{er} janvier 1977.

vraag :

De maatschappijen voor goedkope woningen zouden de helft van hun kredieten moeten gebruiken voor saneringswerken.

De saneringspremie is niet dezelfde in Vlaanderen, Wallonië en Brussel. Zij zou minstens 100 000 F dienen te bedragen, gemakkelijker moeten worden toegekend en geen aanleiding mogen geven tot verhoging van de huur.

In plaats van de woningen te vernieuwen, zou men ze niet beter aanpassen ?

De saneringspremie zou moeten aangepast en desgevallend gekoppeld worden aan de aankoop- of bouwpremie.

Zou anderzijds de premie niet sneller kunnen worden uitgekeerd aan de personen die zelf hun woning gezond maken ?

Antwoord :

De verhoging van de saneringspremie heeft merkwaardige resultaten opgeleverd, zoals blijkt uit de inlichtingen die werden verstrekt tijdens de algemene uiteenzetting. Nochtans is het niet verantwoord het bedrag ervan op het niveau van dit van de bouwpremie te brengen omdat op deze wijze een ongelijke behandeling zou geschapen worden tussen de gezinnen die zich in het een of het ander geval bevinden.

Men zou kunnen pleiten voor een onderscheid naar gelang van de ligging van de woning — de toestand in Antwerpen is niet te vergelijken met die in Limburg — maar in de praktijk zou het uiterst moeilijk zijn een verantwoorde grens te trekken.

Het gedeeltelijk uitbetalen van de saneringspremie vooraleer de werken uitgevoerd zijn, is een sympathiek voorstel dat nochtans op dergelijke administratieve moeilijkheden stuit dat een gunstige beslissing uitgesloten lijkt. We moeten in ieder geval op onze hoede zijn voor misbruiken die in deze sector ongetwijfeld niet ondenkbaar zijn. De saneringspremie kan ook aan de huurder toegekend worden onder bepaalde voorwaarden, namelijk dat hij met de eigenaar een overeenkomst te dien einde zou hebben afgesloten, waarbij onder meer de verhoging van de huurprijs wegens de sanering moet voorkomen worden.

Vraag :

Wat is de mening van de Staatssecretaris over de verhoging van het bedrag van de bouwpremie tot 80 000 F ?

Antwoord :

De verhoogde bouwpremie is slechts van toepassing tot 29 februari 1976. Een verlenging wordt op dit ogenblik niet overwogen, niet omdat zulks ongerechtvaardigd lijkt maar wel omwille van de financiële implicaties ervan.

Vraag :

De huur van de sociale woningen is hoog. Zou er niet in een toelage moeten worden voorzien ?

Antwoord :

Een voorstel wordt voorbereid dat aan de goekeuringsprocedure zal moeten onderworpen worden en waarvoor als mogelijke ingangsdatum 1 januari 1977 zou kunnen vooropgezet worden.

Question :

En matière de remboursement de la démolition des taudis par les communes, les dossiers traînent en raison de l'avis obligatoire des comités d'acquisition.

Réponse :

a) Une modification du Code du Logement est en préparation, afin que les habitations isolées puissent également bénéficier de l'application de l'article 69 du Code du Logement;

b) L'intervention prévue à l'article 69 est octroyée pour l'acquisition et la démolition d'habitations insalubres par une commune. La commune ne peut acquérir sa propriété.

Question :

Les particuliers qui ont bâti un logement social se voient souvent imposer une T. V. A. coûteuse et une lourde amende, alors qu'ils ont déjà payé la T. V. A. sur les matériaux.

Une concertation à ce sujet s'impose d'urgence avec le Ministre des Finances.

Réponse :

Cet important problème est de la compétence du Ministre des Finances. A cet égard, les préoccupations portent :

- 1) d'une part, sur la date de référence et,
- 2) d'autre part, sur le prix de référence, qui ne devrait pas être le même pour l'ensemble du pays.

b) Wallonie.

Question :

Quel est le nombre des logements sociaux qui seront réalisés en 1976 pour la Wallonie ?

Réponse :

En 1974, les engagements des sociétés nationales de logement (Société nationale du Logement, Société nationale terrienne et Fonds du logement de la Ligue des familles nombreuses) pour la région wallonne s'étaient élevés à 4 139 millions de F.

En 1975, grâce notamment à la régionalisation des budgets, les engagements des mêmes sociétés pour la région wallonne se sont élevés à :

	(en millions de F)
— programme initial (art. 16 du projet de la loi contenant le budget des Affaires régionales wallonnes)	6 872,2
— programme complémentaire (tel qu'il a été voté le 27 novembre 1975 par le Sénat)	500,0
— engagements hors plafond pour Tubize - S. A. « Forges de Clabecq » (arrêté royal du 3 décembre 1975, <i>Moniteur belge</i> du 27 janvier 1976)	500,0
— utilisation de 600 millions de crédits parallèles (décision du 18 décembre 1975)	600,0
Total	8 472,2

Vraag :

Aangezien de aankoopcomités advies moeten uitbrengen blijven de dossiers inzake de terugbetaling van kosten voor het slopen van krotwoningen door gemeenten hangen.

Antwoord :

a) Een wijziging van de Huisvestingscode is in voorbereiding, waarbij overwogen wordt ook de geïsoleerde woningen in aanmerking te nemen voor de toepassing van artikel 69 van de Huisvestingscode;

b) De tussenkomst van artikel 69 wordt verleend bij verwerving en afbraak van ongezonde woningen door een gemeente. De gemeente kan haar eigendom niet verwerven.

Vraag :

Particulieren die een sociale woning hebben gebouwd, moeten dikwijls een hoge B. T. W. en een zware boete betalen hoewel zij reeds de B. T. W. op de materialen hebben betaald.

Een overleg dienaangaande met de Minister van Financiën is dringend nodig.

Antwoord :

Dit belangrijk probleem behoort tot de bevoegdheid van de Minister van Financiën. De bezorgdheid hieromtrent betreft :

- 1) enerzijds de referentiedatum en
- 2) anderzijds de referentieprijis die niet dezelfde voor gans het land zou mogen zijn.

b) Wallonië.

Vraag :

Hoeveel sociale woningen zullen in 1976 in Wallonië gebouwd worden ?

Antwoord :

In 1974 hadden de verbintenissen van de nationale huisvestingsmaatschappijen (Nationale Maatschappij voor de Huisvesting, Nationale Landmaatschappij en het Woningsfonds van de Bond van Grote Gezinnen) voor Wallonië betrekking op een bedrag van 4 139 miljoen F.

Dank zij de regionalisering van de begrotingen bedroegen de verbintenissen van diezelfde maatschappijen voor Wallonië in 1975 :

	(miljoenen F)
— oorspronkelijk programma (art. 16 van het wetsontwerp houdende de begroting van de Waalse gewestelijke aangelegenheden)	6 872,2
— bijkomend programma (zoals goedgekeurd door de Senaat op 27 november 1975)	500,0
— verbintenissen buiten plafond voor Tubize - S. A. « Forges de Clabecq » (koninklijk besluit van 3 december 1975, <i>Belgisch Staatsblad</i> van 27 januari 1976)	500,0
— aanwending van 600 miljoen parallelle kredieten (beslissing van 18 december 1975)	600,0
Totaal	8 472,2

Soit une augmentation de 4 333,2 millions par rapport à 1974.

En termes de logements, la comparaison s'établit comme suit :

S. N. L. (log. adjugés) ...	1 801	4 953	3 152	175	%
S. N. T. (chantiers groupés et prêts individuels) ...	873	1 191	318	36,4	%
F. L. L. F. N. (prêts B 2)...	615	992	377	61,3	%
Total	3 289	7 136	3 847	117	%

Ceci prouve que, du moins pour ce qui concerne la région wallonne, le gouvernement a fait un effort exceptionnel en matière de construction de logements sociaux.

Question :

La circulaire ministérielle du 9 septembre 1975 organisant la collaboration entre les diverses administrations en vue de faciliter l'acquisition des terrains destinés à la construction de logements sociaux risque, par la procédure adoptée, de créer certaines difficultés concernant la négociation du prix d'acquisition, en raison de la relative publicité qui est donnée au déplacement de la commission prévue par cette circulaire.

Réponse :

La circulaire du 9 septembre 1975 a permis d'accélérer, de manière notable, la délivrance des autorisations de principe pour l'acquisition de terrains destinés à la construction de logements par les sociétés immobilières de service public.

Au chapitre I, il est mentionné que : « La réunion plénière sera présidée par le directeur provincial concerné de l'administration de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Au cours de cette première réunion plénière, une visite sur place aura lieu, ce qui permet à chaque fonctionnaire d'apprécier le bien-fondé de la demande ».

Ladite visite sur place peut se dérouler sans grand cérémonial et la société locale de logement social peut attendre pour provoquer cette réunion sur place, conformément à la circulaire en question, de disposer d'une option d'achat de la part du vendeur, ce qui évite de provoquer une surenchère éventuelle.

La procédure mise en place par cette circulaire a reçu un accueil favorable de la part des administrations et des services publics concernés.

Question :

La Société nationale terrienne a mis en œuvre un programme de trois fois mille logements industrialisés. Quel est le résultat de cette opération ?

Réponse :

Les objectifs de l'opération « trois fois mille logements » étaient de réduire les coûts unitaires et les délais d'exécution, tout en garantissant la qualité des logements.

Dat betekent een verhoging met 4 333,2 miljoen tegenover 1974.

Uitgedrukt in woningen geeft de vergelijking het volgende beeld te zien :

N. M. H. (in aanbesteding gegeven woningen) ...	1 801	4 953	3 152	175	%
N. L. M. (gegroepeerde werven en individuele leningen)	873	1 191	318	36,4	%
W. B. G. Z. (leningen B. 2)	615	992	377	61,3	%
Totaal	3 289	7 136	3 847	117	%

Hieruit blijkt dat de regering, althans voor Wallonië, een uitzonderlijke inspanning gedaan heeft met het oog op de sociale woningbouw.

Vraag :

De procedure, zoals die is vastgelegd in de ministeriële omzendbrief van 9 september 1975 betreffende de samenwerking tussen de verschillende administraties, ter vergemakkelijking van de aankoop van gronden die bestemd zijn voor sociale woningbouw, dreigt bepaalde moeilijkheden te doen rijzen in verband met de vaststelling van de aankoopprijs, gelet op het feit dat aan het bezoek ter plaatse van de commissie, dat in die omzendbrief is geregeld, niet veel ruchtbaarheid gegeven wordt.

Antwoord :

Dank zij de omzendbrief van 9 september 1975 is het mogelijk veel sneller tewerk te gaan bij het afleveren van de principiële toelating voor de aankoop van voor de huisvesting bestemde gronden door de vastgoedmaatschappijen van de overheidssector.

In hoofdstuk I wordt gepreciseerd dat : « De voltallige vergadering zal worden voorgezeten door de betrokken provinciale directeur van het Bestuur van Stedebouw en van Ruimtelijke Ordening. Tijdens die eerste voltallige vergadering zal ter plaatse een bezoek worden gebracht, zodat elke ambtenaar zich van de gegrondheid van het verzoek zal kunnen vergewissen. »

Dat bezoek ter plaatse moet met geen plechtigheden gepaard gaan en de plaatselijke maatschappij voor sociale huisvesting kan, aldus de omzendbrief, dit bezoek ter plaatse uitstellen tot wanneer zij beschikt over een optie van aankoop vanwege de verkoper, om zodoende eventueel een hoger bod te vermijden.

De in die omzendbrief vastgelegde procedure is door de betrokken administraties en overheidsdiensten gunstig onthaald.

Vraag :

De Nationale Landmaatschappij heeft een programma uitgewerkt voor de bouw van driemaal duizend geïndustrialiseerde woningen. Wat is het resultaat van die operatie ?

Antwoord :

Het doel van de operatie « driemaal duizend woningen » bestond erin de eenheidsprijzen en de uitvoeringstermijnen te verminderen, zonder te raken aan de kwaliteit van de woningen.

Dans l'état actuel des informations, il apparaît que les résultats n'ont pas entièrement répondu aux espoirs suscités par cette opération.

En effet, les délais d'exécution ont parfois même été plus importants que dans la construction traditionnelle.

Le coût final des différents chantiers fait apparaître des montants unitaires aussi élevés que dans la construction traditionnelle et parfois plus élevés.

La satisfaction des acheteurs ne semble pas avoir été entière et de nombreuses plaintes ont été adressées concernant la finition, l'isolation et l'habitabilité des logements.

En conclusion et compte tenu des informations recueillies, il semblerait que l'opération a été lancée alors que le secteur de la construction industrialisée n'était pas prêt à répondre à cette commande supplémentaire fort importante. Il apparaît dès lors qu'il y aura lieu de réétudier l'ensemble du problème.

Question :

Les primes d'assainissement des logements sont octroyées avec un certaine lenteur en Wallonie.

Réponse :

Dès l'été 1975, il a été demandé à l'administration du Logement de prendre les dispositions nécessaires pour traiter sans retard les nouvelles primes instaurées par le gouvernement (allocation-loyer, allocation pour personnes âgées et handicapées, prime à l'assainissement et prime à l'isolation).

Le département des Affaires économiques a mis à la disposition de l'administration du Logement, durant plusieurs mois, des chômeurs mis au travail conformément aux directives du gouvernement.

Le Ministre a pris contact avec son collègue des Travaux publics en vue de prolonger cette formule, compte tenu de l'urgence à réserver aux dossiers en question.

Question :

Les voies d'accès aux logements sociaux sont prises en charge par le Fonds Brunfaut. Peut-on considérer comme voies d'accès les voies d'accès intérieures telles que des venelles ?

Réponse :

Le Ministre répond par l'affirmative.

8. Politique foncière.

Flandre.

Questions :

Diverses questions sont posées au sujet de la politique foncière.

Quelles seront les options en matière de politique foncière dans les prochaines années ?

Volgens de beschikbare gegevens hebben de resultaten de gestelde verwachtingen niet helemaal ingelost.

De uitvoeringstermijnen waren soms zelfs nog langer dan voor de traditionele bouwmethodes.

Uit de uiteindelijke prijs van de verschillende bouwwerken blijkt dat de eenheidsprijzen even hoog liggen als voor de traditionele bouwwerken en soms zelfs nog hoger.

De kopers schijnen niet volkomen tevreden en er werden heel wat klachten ontvangen over de afwerking, de isolatie en het wooncomfort.

Tot besluit, en rekening houdend met de ontvangen inlichtingen, blijkt dat de operatie begonnen werd op een ogenblik waarop de sector van de industriële bouwwerken nog niet klaar was om het hoofd te bieden aan die belangrijke bijkomende bestelling. Het probleem moet derhalve in zijn geheel opnieuw in studie worden genomen.

Vraag :

De saneringspremies voor woningen worden in Wallonië eerder traag uitbetaald.

Antwoord :

Reeds in de zomer van 1975 werd het Bestuur van de Huisvesting verzocht de nodige maatregelen te nemen om onverwijld de dossiers af te handelen in verband met de nieuwe door de Regering ingevoerde premies (huurtoelage, toelage voor bejaarden en minder-validen, sanerings- en isolatiepremie).

Overeenkomstig de richtlijnen van de Regering heeft het departement van Economische Zaken maandenlang werklozen tewerkgesteld bij het Bestuur van de Huisvesting.

Gelet op het dringend karakter van de betrokken dossiers heeft de Minister bij zijn collega van Openbare Werken aangedrongen om die formule te verlengen.

Vraag :

De kosten voor het aanleggen van toegangswegen tot de sociale woningen vallen ten laste van het Fonds Brunfaut. Kunnen de binnenwegen, zoals de steegjes bijvoorbeeld, ook als toegangswegen worden beschouwd ?

Antwoord :

De Minister antwoordt bevestigend.

8. Grondbeleid.

Vlaanderen.

Vragen :

Over het grondbeleid worden heel wat vragen gesteld.

Welke zijn de grote lijnen van het grondgebied dat in de komende jaren zal worden gevoerd ?

Il faut instaurer des prix de terrains permettant aux moins favorisés d'acquérir un terrain à bâtir.

Une politique foncière et d'assainissement efficiente est nécessaire pour revigorer les centres des villes et des villages.

Aussi longtemps que la terre restera un placement, son prix continuera à s'élever.

Le solde doit être retiré de la sphère commerciale et mis à la disposition de la communauté au moyen du droit d'emphytéose.

Les communes qui pratiquent une politique foncière seront-elles aidées ?

La politique foncière constitue un des éléments financiers importants des plans de secteur.

Une commission chargée d'étudier ce problème a été créée en 1974. Quelle est la composition de cette commission ? S'est-elle déjà réunie ?

Quelles sont les intentions concernant la proposition de loi du sénateur Van Rompaey en matière de politique foncière ?

En Flandre, l'uniformisation de tous les plans particuliers d'aménagement qui sont approuvés par arrêté ministériel serait nécessaire.

Réponse :

Le *Moniteur* du 3 février 1976 a publié la circulaire adressée à toutes les administrations communales de Flandre, au sujet de l'établissement d'un inventaire permanent des terrains à bâtir dans le but de résorber dans une certaine mesure le sentiment artificiel de pénurie.

D'autre part, les textes destinés à créer et à rendre opérationnel le « Fonds foncier » demandé par le Conseil régional flamand sont en préparation. Un premier crédit de 100 millions a été prévu à cette fin. Ce crédit permettra d'ores et déjà d'acquérir un nombre appréciable de terrains, étant donné qu'il est destiné à couvrir tout ou partie des charges d'intérêts. Il n'est pas encore possible de dire dès à présent avec certitude quelles seront les administrations chargées de l'exécution concrète de ce projet. Cette mesure contribuera très largement à la mise en œuvre d'une politique foncière judicieuse du point de vue social.

Après un examen préalable des problèmes juridiques, les propositions de loi du Sénateur Van Rompaey ont été renvoyées à une sous-commission.

L'application de l'article 31 de la loi relative à l'urbanisme fait actuellement l'objet d'un examen.

9. Rénovation urbaine.

a) Flandre.

Question :

Quelle est la politique du Secrétaire d'Etat en matière de rénovation des centres urbains ?

Réponse :

Le Secrétaire d'Etat s'est référé à son exposé introductif (voir également les annexes 10 et 11). Dans quelques semaines des négociations seront à nouveau entamées à ce sujet

De grondprijs moet derwijze worden geregeld dat ook de minstbedeelden de kans krijgen een bouwgrond te kopen.

Een doeltreffend grond- en saneringsbeleid is noodzakelijk wil men de centra van de steden en de gemeenten nieuw leven inblazen.

Zolang de bouwgrond een belegging zal vormen, zal ook de prijs ervan blijven stijgen.

De grond moet aan de commerciële speculatie worden onttrokken en ter beschikking van de gemeenschap worden gesteld door middel van de erfpachtregeling.

Zullen de gemeenten die een grondbeleid voeren, steun ontvangen ?

Het grondbeleid vormt één der grote financiële elementen van de gewestplannen.

In 1974 werd een Commissie opgericht om het probleem te bestuderen. Welk is haar samenstelling. Is ze reeds bijeengekomen ?

Welke zijn de plannen m.b.t. het wetsvoorstel van de Senator Van Rompaey inzake het grondbeleid ?

In Vlaanderen zou een eenvormige regeling nodig zijn voor alle bijzondere plannen van aanleg die bij ministerieel besluit goedgekeurd worden.

Antwoord :

In het *Belgisch Staatsblad* van 3 februari 1976 werd de omzendbrief gepubliceerd die aan alle gemeentebesturen in Vlaanderen werd gericht, waarbij een permanente inventaris van de bouwrijpe bouwpercelen gevraagd wordt, die het kunstmatig gevoel van schaarste enigszins moet wegwerken.

Daarnaast worden de teksten voorbereid die het grondfonds, gevraagd door de Vlaamse Gewestraad, moeten oprichten en operationeel maken. Een eerste krediet van 100 miljoen werd daarvoor voorzien. Dit zal reeds een niet onbelangrijke verwerving van gronden mogelijk maken aangezien het hier gaat om kredieten die de rentelast geheel of gedeeltelijk moet dekken. Langs welke besturen de concrete uitvoering moet gebeuren kan vooralsnog niet met zekerheid worden gezegd. Langs deze weg zal een zeer belangrijke bijdrage kunnen geleverd worden voor het voeren van een verantwoord sociaal grondbeleid.

Na een voorafgaand onderzoek van de juridische problemen, werden de wetsvoorstellen van Senator Van Rompaey in behandeling genomen door een subcommissie.

De toepassing van artikel 31 van de wet op de Stedebouw wordt onderzocht.

9. Stadsvernieuwing.

a) Vlaanderen.

Vraag :

Welk is het beleid van de Staatssecretaris inzake stadskernvernieuwing ?

Antwoord :

De Staatssecretaris verwijst naar zijn uiteenzetting (zie eveneens bijlagen 10 en 11). Over een paar weken wordt opnieuw overleg gepleegd met de Vlaamse Regionale voor

avec la « Vlaamse Regionale voor stedenbouw en huisvesting, ontwikkeling en ruimtelijke ordening ». (« Régionale flamande pour l'urbanisme et le logement, le développement et l'aménagement du territoire »). A cette occasion, le plan de structure sera discuté de manière détaillée.

On examine actuellement si certaines initiatives pourraient bénéficier d'une intervention de la C. E. E., comme cela a été le cas de la Marolle à Bruxelles.

a) Dans le passé, on a toléré que deux opérations-pilotes menées à Bruges et à Malines présentent des projets avant que les plans de structure ne soient entièrement mis au point.

Dorénavant, l'octroi de subsides sera subordonné à l'établissement d'un plan de structure. Dans certains cas justifiés, les subsides pourraient éventuellement être attribués avant que le plan de structure proprement dit ne soit tout à fait mis au point.

b) Subsides pour les frais d'études du plan de structure : 100 %.

Subsides pour la réalisation proprement dite :

— sur les achats : 2/3 de la somme d'achat (crédits de l'urbanisme);

— l'ensemble des autres modalités de subsides existantes;

c) La commune arrête les priorités.

b) Wallonie.

Question :

En matière de rénovation urbaine, les différences de politique menées dans les trois régions risquent de conduire à de nombreuses situations incohérentes, particulièrement en matière de taux de subsides.

Réponse :

Pour la région wallonne, le « Guide de la Rénovation urbaine » publié durant l'été 1975 fournit les taux réglementant les subsides selon le type d'acquisition et les modalités concernant les travaux.

Le montant des subsides est, à l'heure actuelle, de 75 % pour les acquisitions de terrains et immeubles bâtis; de 70 % pour les acquisitions de sites industriels en dehors des centres urbains; de 80 % pour les infrastructures et les équipements communautaires et de 75 % pour la construction de logements assimilés aux logements sociaux et de logements moyens (2/3 de logements assimilés aux logements sociaux pour 1/3 de logements moyens).

Les opérations dont le principe a été approuvé par la Commission régionale de rénovation urbaine fonctionnant depuis octobre 1975 sont : Namur, Jumet, Houdeng-Aimeries (Carré du Bois du Luc), Arlon, Seraing, Mons, Tournai et Liège.

Les opérations ayant reçu l'approbation du conseil communal et dont le dossier est, soit en élaboration, soit à l'examen de la Commission régionale de rénovation urbaine sont : Nivelles, Braine-l'Alleud, Quaregnon, Cheratte et Thuin.

c) Bruxelles.

Questions :

Comment la rénovation urbaine est-elle envisagée à Bruxelles ?

stedenbouw en huisvesting, ontwikkeling en ruimtelijke ordening over deze materie. Het gevraagde structuurplan zal als dan in detail worden besproken.

Men gaat na of voor bepaalde initiatieven een E. E. G-tussenkomst zou kunnen worden bekomen, zoals zulks voor de Marollen te Brussel gebeurde.

a) In het verleden heeft men toegelaten dat de twee piloot-operaties Brugge en Mechelen projecten indienden vooraleer de structuurplannen volledig klaar waren.

Van nu af aan zal het toekennen van subsidies afhankelijk worden gesteld van het opstellen van een structuurplan. De subsidies kunnen in wel bepaalde verantwoorde gevallen eventueel verleend worden vóór de volledige beëindiging van het structuurplan zelf.

b) Subsidiëring van de studiekosten betreffende het structuurplan : 100 %.

Toelagen voor de realisatie zelf :

— op aankopen : 2/3 van de aankoopssom (kredieten van stedenbouw);

— alle andere bestaande subsidiemodaliteiten.

c) De gemeente legt prioriteiten vast.

b) Wallonië.

Vraag :

In verband met de stadsvernieuwing bestaat er gevaar voor dat de verschillende beleidsvormen die in de drie gewesten worden toegepast, tot heel wat onsamenvattende toestanden zullen leiden, meer bepaald in verband met het bedrag van de subsidies.

Antwoord :

Voor Wallonië verscheen tijdens de zomer van 1975 de « Guide de la Rénovation urbaine » die het bedrag van de subsidies regelt volgens het gekochte goed en de wijze van de uitvoering van de werken.

Thans bedragen de subsidies 75 % voor de aankoop van bouwgronden en gebouwde goederen; 70 % voor de aankoop van industriecentra buiten de steden; 80 % voor de infrastructuur en de collectieve voorzieningen en 75 % voor de bouw van woningen die met sociale woningen gelijkgesteld zijn en van middelgrote woningen (2/3 woningen die gelijkgesteld zijn met sociale woningen voor 1/3 middelgrote woningen).

De werken die principieel goedgekeurd werden door de Gewestelijke Commissie voor de stadsvernieuwing welke sinds oktober 1975 aan het werk is, zijn uitgevoerd te Namen, Jumet, Houdeng-Aimeries (Carré du Bois de Luc), Aarlen, Seraing, Bergen, Doornik en Luik.

De werken die door de gemeenteraad zijn goedgekeurd en waarvan het dossier hetzij in uitvoering, hetzij in onderzoek is bij de Gewestelijke Commissie voor de stadsvernieuwing worden uitgevoerd te Nijvel, Braine-l'Alleud, Quaregnon, Cheratte en Thuin.

c) Brussel.

Vragen :

Hoe wordt de stadsvernieuwing in Brussel onder ogen gezien ?

Quelle est la procédure suivie ? Quelles sont les opérations réalisées ?

Que représente l'intervention du Marché commun pour les Marolles et à combien s'élève-t-elle ? Comment se fait-il que, jusqu'à présent, elle soit réservée à Bruxelles ?

Les crédits pour la rénovation urbaine ne sont-ils pas rattachés aux crédits pour les travaux subsideés ?

Réponse :

1. Rénovation urbaine — généralités.

La rénovation urbaine est une notion nouvelle, d'où des difficultés, dues à :

1. des contours mal définis (qu'entend-on exactement par rénovation urbaine ?);

2. des inconnues financières :

— estimation du coût réel difficile;

— absence de critères pour :

a) le montant des indemnités;

b) leurs destinataires;

c) l'appréciation de la rentabilité.

3. l'absence de procédures spécifiques.

— Jusqu'à présent, les subsides accordés au secteur privé sont rares et assortis de conditions et contreparties.

Or, le trait original de notre politique de rénovation urbaine est d'associer les propriétaires à la réhabilitation d'un îlot en collaboration avec la commune.

Ceux destinés aux pouvoirs publics sont octroyés selon une procédure lourde et lente.

Or, il faut des actions ponctuelles rapides pour répondre à « l'angoisse », du public, rendre la rénovation plus attrayante aux promoteurs et en faire un instrument de relance dans le secteur de la construction.

— En attendant la mise au point d'un arrêté royal-cadre à l'intérieur duquel devrait pouvoir s'articuler plusieurs formules différentes, devrais par exemple le système des fondations, une procédure momentanée du type suivant sera instaurée pour les actions localisées dans les communes :

a) délibération du conseil communal décidant de rénover un îlot déterminé, transmise au Ministre des Affaires bruxelloises;

b) le Ministre transmet la délibération à l'administration. Préparation d'un projet de convention à passer entre le Ministre et la commune. Dans cette dernière, élaboration des plans de rénovation et fixation des estimations. Transmission du dossier au Ministre;

c) signature de la convention par les autorités communales après approbation par le conseil;

d) la commune transmet la convention signée au Ministre des Affaires bruxelloises. L'administration prépare un projet d'arrêté royal d'octroi de subsides pour l'ensemble de

Welke procedure wordt daarvoor gevolgd en hoever staat het met de uitvoering ?

Hoeveel bedraagt de tegemoetkoming van de Gemeenschappelijke Markt voor de Marollen ? Hoe komt het dat die tegemoetkoming tot nog toe alleen voor Brussel geldt ?

Maken de kredieten voor de stadskernvernieuwing geen deel uit van de kredieten voor de gesubsidieerde werken ?

Antwoord :

1. Stadskernvernieuwing — Algemeen.

De stadskernvernieuwing is een nieuw begrip. Dat brengt moeilijkheden met zich omdat :

1. het begrip niet duidelijk omschreven is (wat verstaat men precies onder stadskernvernieuwing ?);

2. men over de financiële gevolgen van de operatie in het duister tast :

— het is moeilijk de werkelijke prijs te ramen;

— er zijn geen criteria voor :

a) het vaststellen van de vergoedingen;

b) het bepalen van degenen die recht hebben op deze vergoedingen;

c) het beoordelen van de rendabiliteit.

3. er ter zake geen speciale procedures bestaan.

— Tot nog toe werden enkele zeldzame subsidies verleend aan de particuliere sector, mits aan bepaalde voorwaarden werd voldaan en bepaalde tegenprestaties werden geleverd.

Nu is het nieuwe in het stadskernvernieuwingbeleid precies dat de eigenaars betrokken worden bij het herstel van een reeks panden in samenwerking met de gemeente.

— Er worden ook subsidies verleend aan de overheid volgens een logge en tijdrovende procedure.

Doch wat wij nodig hebben is de mogelijkheid om snel een initiatief te nemen ten einde aan de bezorgdheid van het publiek tegemoet te komen, de vernieuwing aantrekkelijker te maken voor de projectontwikkelaars en van die vernieuwing een instrument te maken bij de heropleving in het bouwbedrijf.

— In afwachting dat een koninklijk besluit wordt uitgewerkt dat een kaderbesluit zal zijn en dat ruimte zal bieden voor verscheidene formules w.o. de formule van de stichting, zal, met betrekking tot de initiatieven in de gemeenten, een tijdelijke procedure worden toegepast die als volgt kan worden samengevat :

a) de gemeenteraad besluit een aantal panden te vernieuwen en zendt dit besluit over aan de Minister van Brusselse aangelegenheden;

b) deze zendt het besluit over aan zijn administratieve diensten die een ontwerp van overeenkomst tussen de Minister en de betrokken gemeente opstellen. Deze laatste maakt de plannen tot vernieuwing op en raamt de nodige uitgaven, waarna het dossier aan de Minister wordt overgezonden;

c) nadat de overeenkomst door de raad is goedgekeurd wordt ze door de gemeentelijke autoriteiten ondertekend;

d) de gemeente zendt de ondertekende overeenkomst over aan de Minister van Brusselse aangelegenheden. De administratieve diensten werken een ontwerp van koninklijk be-

l'opération et transmet ce projet pour avis à l'Inspection des Finances;

e) le projet approuvé par l'Inspection des Finances est soumis à l'approbation du Secrétaire d'Etat au Budget;

f) après approbation, la convention est signée par le Ministre des Affaires bruxelloises.

Une nouvelle convention interviendra chaque année.

* * *

Le pacte d'ilot a été choisi comme politique de rénovation urbaine par le département des Affaires bruxelloises parce qu'il peut jouer un rôle de détonateur, tout comme l'inverse est vrai également : « la rénovation d'une rue entraîne celle du quartier; son abandon, l'abandon du quartier ».

Le principe. — L'opération de rénovation porte sur l'habitat, mais aussi sur les entreprises, l'artisanat et le commerce. D'autre part, elle s'opère avec la commune et si possible une A. S. B. L. d'habitants, auxquels peut se joindre le promoteur privé. Aux termes d'une convention passée entre la commune et l'Etat, l'opération de rénovation est financée, jusqu'à concurrence éventuellement de 80 %, par le budget du Ministère des Affaires bruxelloises s'appliquant plus particulièrement aux acquisitions d'une part, aux travaux de rénovation et à la création d'espaces verts, d'autre part.

2. Opérations de rénovation — Cas particuliers.

Parmi les opérations de rénovation proprement dites entamées par le département des Affaires bruxelloises depuis un an, cinq opérations sont en cours sur le plan administratif sans que les travaux aient commencé sur le terrain.

Le processus est toujours le même :

— la commune met au point un projet de rénovation portant sur :

- a) l'urbanisme,
- b) les montants;

— une convention commune/Etat est établie par le Ministre des Affaires bruxelloises;

— le collège échevinal approuve cette convention;

— sur avis positif de l'Inspecteur des Finances, le Ministre signe cette convention.

* * *

1) *Jette* constitue la première des opérations.

Elle porte sur :

- le remembrement d'ilot;
- l'industrie;
- le logement social;
- la rénovation de logement semi-social.

Elle se situe rue Carton de Wiart.

sluit uit tot toekenning van subsidies voor de gehele operatie en zenden dit ontwerp over aan de Inspectie van Financiën;

e) het door de Inspectie van Financiën goedgekeurde ontwerp wordt aan de Staatssecretaris voor Begroting ter goedkeuring voorgelegd;

f) nadat deze het ontwerp heeft goedgekeurd, wordt de overeenkomst ondertekend door de Minister van Brusselse aangelegenheden.

Ieder jaar zal een nieuwe overeenkomst worden gesloten.

* * *

De formule van de vernieuwing van een reeks panden ineens werd door het departement van Brusselse aangelegenheden gekozen als object van het stadskernvernieuwingsbeleid omdat het een kettingreactie kan teweegbrengen. Het omgekeerde is trouwens eveneens waar : « de vernieuwing van een straat brengt die van een hele wijk met zich; het opgeven van een straat brengt het opgeven van de hele wijk met zich ».

Principe : De vernieuwingsoperatie heeft betrekking op de woningen, maar ook op de bedrijven, handel en ambacht. Voorts wordt zij tot stand gebracht in samenwerking met de gemeente en, zo mogelijk, met een V. Z. W. van inwoners waar een particuliere projectontwikkelaar zich eventueel kan bij aansluiten. Luidens de overeenkomst tussen de gemeente en de Staat wordt de vernieuwingsoperatie eventueel ten belope van 80 % gefinancierd via de begroting van het Ministerie van Brusselse aangelegenheden. De operatie bestrijkt zowel het aankopen van panden als de vernieuwingswerken en de aanleg van groene ruimten.

2. Vernieuwingsoperaties in welbepaalde gevallen.

Onder de eigenlijke vernieuwingsoperatie die sedert een jaar werden aangevat door het departement van Brusselse aangelegenheden, zijn er vijf operaties die thans op het administratieve terrein worden behandeld, zonder dat evenwel met de werken werd begonnen.

Steeds wordt dezelfde procedure gevolgd :

— de gemeente werkt een vernieuwingsplan uit dat betrekking heeft op :

- a) de stedenbouw;
- b) de daarmee gemoeide bedragen;

— een overeenkomst tussen de gemeente en de Staat wordt opgesteld door de Minister van Brusselse aangelegenheden;

— het college van burgemeester en schepenen keurt die overeenkomst goed;

— na gunstig advies van de Inspecteur van Financiën tekent de Minister de overeenkomst.

* * *

1) *Jette* is de eerste gemeente waar een dergelijke operatie werd op touw gezet.

Zij bestrijkt :

- de herverkaveling van een reeks panden;
- de industrie;
- de volkswoningen;
- de vernieuwing van de semi-sociale woningen.

Zij heeft tot kader de Carton de Wiartstraat.

Elle comprend trois partenaires :

- la commune;
- le département des Affaires bruxelloises;
- la S. D. R. comme coordinateur.

Etat actuel de la question :

La convention devait être approuvée par le conseil communal à la fin de janvier.

* * *

2) Quartier St. Géry.

Etat de la question :

- la convention est signée par le collège;
- l'Inspection des Finances attend des estimations plus précises pour donner son avis et soumettre la convention à la signature du Ministre.

3) St. Josse.

Lieu : rues St. François et St. Christophe.

Etat de la question :

La convention est en préparation.

4) Uccle.

Lieu : quartier Avyl à St. Job.

Etat de la question :

Une convention particulière Etat/commune a été signée, au terme de laquelle le département des Affaires bruxelloises finance l'achat des matériaux nécessaires à la rénovation et ce, sur présentation des factures.

* * *

Les communes d'Etterbeek, de Schaerbeek, de Molenbeek et de Ganshoren s'intéressent à la rénovation mais n'ont pas encore présenté de projets précis.

3. Opération de la Marolle.

En 1973, M. Califice, Ministre des Travaux publics, avait lancé l'idée des opérations-pilotes de rénovation. Cinq régions avaient alors été choisies :

- 2 en Flandre : Bruges et Malines.
- 2 en Wallonie : Jumet et Namur.
- 1 à Bruxelles : les Marolles.

Ce choix pour Bruxelles était dû au fait que les habitants des Marolles s'étaient organisés contre l'extension des bâtiments du Palais de Justice dans leur quartier.

Tout était donc en place pour que l'opération-pilote puisse débuter dans l'esprit souhaité par le Ministre, c'est-à-dire en collaboration avec les habitants au sein d'une commission qui comporterait :

Daarbij zijn drie partners betrokken :

- de gemeente;
- het departement van Brusselse aangelegenheden;
- de G. O. M. die als coördinator optreedt.

Huidige stand van de procedure :

Eind januari moest de overeenkomst worden goedgekeurd door de gemeenteraad.

* * *

2) St.-Gorikswijk.

Stand van de procedure :

- de overeenkomst is ondertekend door het college van burgemeester en schepenen;
- de Inspectie van Financiën wacht op een nadere raming om haar advies te geven en de overeenkomst aan de Minister ter ondertekening voor te leggen.

3) St.-Joost-ten-Node.

Plaats : St-Franciscus- en St.-Christoffelstraat.

Stand van de procedure :

De overeenkomst is in voorbereiding.

4. Ukkel.

Plaats : Avijl-wijk te St.-Job.

Stand van de procedure :

Tussen de Staat en de gemeente werd een speciale overeenkomst gesloten luidens welke het departement van Brusselse aangelegenheden de aankoop van de voor de vernieuwing vereiste materialen financiert op voorlegging van de rekeningen.

* * *

De gemeenten Etterbeek, Schaerbeek, St-Jans-Molenbeek en Ganshoren hebben belangstelling voor stadskernvernieuwing, maar hebben nog geen precieze plannen ingediend.

3. Vernieuwingsoperatie in de Marollen.

In 1973, toen de heer Califice Minister van Openbare Werken was, had hij het denkbeeld van de model-vernieuwingsoperatie geopperd. Vijf plaatsen waren toen aangeduid :

- 2 in Vlaanderen : Brugge en Mechelen.
- 2 in Wallonië : Jumet en Namen.
- 1 te Brussel : de Marollen.

Voor Brussel werd die wijk gekozen omdat de inwoners van de Marollen zich georganiseerd hadden om zich te verzetten tegen de uitbreiding van het Gerechtsgebouw in hun wijk.

Alles was dus klaar om er de modeloperatie te laten aanvangen in de door de Minister gewenste geest, d.w.z. in samenwerking met de inwoners. Er werd een commissie opgericht waarin vertegenwoordigd zijn :

- la commune qui conduit l'opération;
- les administrations qui apportent leur concours;
- les habitants du quartier;
- un délégué du Ministre ayant l'aménagement du territoire dans ses attributions.

Le financement de cette opération était décidé dans le cadre d'une convention Etat/ville de Bruxelles, renouvelable chaque année.

Ce financement relevait en 1973 du budget du Ministère des Travaux publics. Depuis 1974, il émerge au budget du Ministère des Affaires bruxelloises à l'article 63.21 (pour un montant de 61 millions en 1976).

Parallèlement, ce dernier département finance, au titre de frais d'études et d'expérimentation en matière de rénovation urbaine (art. 12.32, Section 11), le fonctionnement du Comité général d'action des Marolles.

Actuellement, 5 projets ont été mis au point par les architectes et les urbanistes.

Les premiers travaux commencent rue de la Prévoyance : il s'agit de logements sociaux.

• • •

La Commission des Communautés économiques européennes, soucieuse elle aussi de lutter contre la pauvreté dans les régions développées, a retenu l'opération-pilote de la Marolle comme opération-type à soutenir dans le cadre de sa politique.

Au terme d'une convention renouvelable pendant 2 ans, elle financera l'opération pour une somme de F 5 700 000, le Ministre des Affaires bruxelloises se portant garant du bon déroulement de l'opération et d'un financement équivalent de la part de l'Etat belge.

4. Comment attribue-t-on aux communes les subsides en matière de rénovation urbaine ?

L'initiative d'une opération de rénovation appartient à la commune. Jusqu'à présent, toutes les demandes ont été honorées.

Les subsides ont jusqu'à ce jour été attribués cas par cas, sur base de conventions. Un arrêté royal organique est cependant à l'étude. Cet arrêté fixera de façon générale :

- les obligations de la commune qui décide de procéder à la rénovation d'un îlot : obligations quant à la bonne marche de l'opération et en matière foncière (prix de revente, augmentations des loyers);
- les obligations de l'Etat : obligation de passer une convention avec la commune;
- les dépenses subsidiables et les taux de ces subsides : acquisitions, travaux de rénovation, équipements collectifs, parkings et garages;
- les modalités de liquidation de ces subventions;
- les modalités de contrôle.

- de gemeente, die de operatie leidt;
- de administratieve diensten die hun medewerking verlenen;
- de inwoners van de wijk;
- een afgevaardigde van de Minister tot wiens bevoegdheid de Ruimtelijke Ordening behoort.

De operatie wordt gefinancierd in het kader van een elk jaar vernieuwbare overeenkomst tussen de Staat en de stad Brussel.

In 1973 geschiedde die financiering ten laste van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken. Sedert 1974 geschiedt zulks ten laste van de Begroting van het Ministerie van Brusselse Aangelegenheden, en wel via artikel 63.21 (voor een bedrag van 61 miljoen in 1976).

Voorts financiert hetzelfde departement, via de kosten voor de studies en experimenten inzake stadskernvernieuwing (Afdeling XI, art. 12.32), de werking van het Algemeen Actiecomité van de Marollen.

Op dit ogenblik zijn 5 projecten uitgewerkt door de architecten en stedenbouwkundigen.

De eerste werken worden aangevat in de Voorzorgsstraat en hebben betrekking op volkswoningen.

De Commissie van de Europese Economische Gemeenschap, die zich de bestrijding van de armoede in de ontwikkelde landen mede ten doel heeft gesteld, heeft de operatie in verband met de Marollen erkend als modeloperatie, die zij in het kader van haar beleid steunt.

Krachtens een overeenkomst, die gedurende 2 jaar kan worden hernieuwd, zal zij de operatie financieren ten belope van 5 700 000 F. De Minister van Brusselse Aangelegenheden waarborgt de goede afloop van de operatie, alsmede de financiering, voor een zelfde bedrag, door de Belgische Staat.

4. Hoe worden de subsidies inzake stadskernvernieuwing aan de gemeenten toegekend?

— Het initiatief tot een operatie inzake stadskernvernieuwing moet door de gemeente worden genomen. Tot op heden werden alle aanvragen ingewilligd.

— Tot nog toe werden de subsidies, voor ieder geval afzonderlijk, toegekend op grond van overeenkomsten. Een organiek koninklijk besluit is evenwel in voorbereiding. Dit besluit zal op een algemene wijze bepalen :

- de verplichtingen van de gemeente die besluit een reeks panden te vernieuwen. Het gaat hier zowel om verplichtingen inzake het vlotte verloop van de operatie als inzake grondbeleid (wederverkoopprijs, verhogingen van de huurprijs);
- de verplichtingen van de Staat, namelijk de verplichting om een overeenkomst te sluiten met de gemeente;
- de subsidieerbare uitgaven en het bedrag van die subsidies : aankopen, vernieuwingswerken, collectieve voorzieningen, parkeerplaatsen en garages;
- de wijze waarop de subsidies worden betaald;
- de wijze waarop terzake controle wordt uitgeoefend.

10. Travaux subsidiés.

a) *Généralités.**Question :*

Comment pourrait-on parvenir à une plus grande sécurité dans l'octroi des subsides aux administrations subordonnées pour les travaux subsidiés ?

Il serait souhaitable que, lorsqu'une promesse de principe est donnée, elle soit suivie dans un délai déterminé d'une subside.

Ne peut-on élaborer des critères ?

Réponse :

C'est un problème qui préoccupe le département des Travaux publics depuis un bon nombre d'années que de savoir par quelle méthode la certitude pourrait être donnée aux pouvoirs régionaux et locaux prenant l'initiative de travaux, de bénéficier effectivement du subside dès le moment où ils ont obtenu du Ministre une promesse de principe.

Il est évident que la possibilité d'honorer, par une promesse ferme, la promesse de principe préexistante dépend avant tout des possibilités budgétaires. Le Ministre a tenu à honorer par une promesse ferme toutes les promesses de principe accordées par son prédécesseur immédiat, M. le Ministre Califice.

Quoiqu'il en soit, à l'initiative du Secrétaire d'Etat au Budget, des documents préparatoires au dépôt d'un projet de loi et à la prise d'un arrêté royal d'exécution ont été préparés et soumis, l'année dernière, à un groupe de travail interministériel comprenant des représentants de toutes les autorités ministérielles qui gèrent un budget sur lequel sont prévus des octrois de subsides à des pouvoirs subordonnés, à des institutions d'utilité publique et à des associations sans but lucratif.

Les travaux de ce groupe se poursuivent actuellement après qu'un avant-projet, estimé incomplet, eut été renvoyé au dit groupe par décision du Conseil des Ministres.

Les mesures préconisées tendent à simplifier et à assouplir les procédures en matière d'allocation de subsides et à fixer des critères et des taux de subventionnement, suivant que les travaux ou les investissements subsidiables présentent un intérêt local, un intérêt provincial ou un de ces deux intérêts répondant à des objectifs nationaux ou régionaux. Tant que les membres du groupe précité n'ont pas achevé leurs travaux, il n'est pas possible de fournir davantage de précisions.

Le Ministre examinera avec le maximum d'attention les conclusions du groupe de travail et les délégués des Travaux publics participent activement aux travaux de ce groupe en y présentant notamment toutes les suggestions et propositions susceptibles de concourir à l'objectif poursuivi.

Question :

Les travaux subsidiés sont régionalisés en vertu d'un arrêté publié au *Moniteur* en décembre 1975.

10. Gesubsidieerde werken.

a) *Algemeenheden.**Vraag :*

Hoe zou men tot een grotere zekerheid kunnen komen op het stuk van het verlenen van subsidies voor gesubsidieerde werken aan de ondergeschikte besturen ?

Wanneer een principiële toezegging eenmaal is gedaan, zou het wenselijk zijn dat zij binnen een bepaalde termijn door een subsidiëring wordt gevolgd.

Kunnen dienaangaande geen criteria worden uitgewerkt ?

Antwoord :

Dit probleem houdt het departement sedert verschillende jaren bezig. Het komt er op aan te weten op welke manier de regionale en plaatselijke overheden de zekerheid kan gegeven worden bij het ontwerpen van werken dat zij werkelijk zullen kunnen beschikken over subsidies van af het ogenblik dat zij van de Minister hiervoor een principiële belofte hebben gekregen.

Het is duidelijk dat het honoreren van een principiële verbintenis door een vaste belofte in eerste instantie afhangt van de begrotingsmogelijkheden. De Minister heeft er aan gehouden met een vaste belofte de door zijn onmiddellijke voorganger, Minister Califice, aangegane principiële verbintenissen te honoreren.

Wat er ook van zij, op voorstel van de Staatssecretaris voor Begroting werden de voorbereidende documenten voor het indienen van een wetsontwerp en het nemen van een koninklijk besluit klaargemaakt en sinds verleden jaar reeds voorgelegd aan een interministeriële werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van al de ministeriële instanties die een begroting beheren waarop kredieten kunnen worden uitgetrokken voor het toekennen van subsidies aan ondergeschikte besturen instellingen van openbaar nut en verenigingen zonder winstoogmerk.

Deze groep zet thans zijn werkzaamheden voort, nadat een voorontwerp, dat als onvolledig werd beschouwd, aan dezelfde werkgroep werd teruggezonden bij beslissing van de Ministerraad.

De voorgestelde maatregelen beogen een vereenvoudiging en een versoepeling van de procedure inzake toekenning van subsidies, alsook inzake het vaststellen van de criteria en het bedrag van de tegemoetkoming, naar gelang de werken of de voor subsidies in aanmerking komende investeringen een lokaal of provinciaal karakter vertonen of als dusdanig aan een nationale of gewestelijke doelstelling beantwoorden. Zolang de leden van die werkgroep hun werkzaamheden niet hebben beëindigd, is het onmogelijk nadere gegevens te verstrekken.

De Minister zal met de meeste aandacht de besluiten van de werkgroep onderzoeken, en de afgevaardigden van Openbare Werken zullen actief aan de werkzaamheden van de groep deelnemen en niet nalaten alle suggesties en voorstellen naar voren te brengen die kunnen bijdragen tot het verwezenlijken van het nagestreefde doel.

Vraag :

Krachtens een in het *Staatsblad* van december 1975 verschenen besluit worden de gesubsidieerde werken geregio-naliseerd.

Le Ministre peut-il fournir des éclaircissements à ce sujet ?

En ce qui concerne les travaux subsidiés faits par les administrations subordonnées, quelle est la répartition par région des promesses de principe et des promesses fermes accordées au 1^{er} janvier 1975, au 31 décembre 1975 et des dossiers en suspens au 31 décembre 1975 ?

Réponse :

Gestion des travaux subsidiés pour l'exercice 1975.

Le Ministre a attiré l'attention sur la difficulté de communiquer les chiffres et les montants exacts.

Les instructions requises ont été données à l'administration afin qu'une réponse détaillée puisse être fournie dans les plus brefs délais.

Il est cependant possible au Ministre de communiquer, par région, la situation telle qu'elle se présentait au 31 décembre 1975 en ce qui concerne les promesses de principe ou les promesses fermes accordées pendant l'année écoulée.

Situation au 1^{er} janvier 1976 — Promesses fermes.

Kan de Minister dienaangaande nadere bijzonderheden verstrekken ?

Wat de door de ondergeschikte besturen uitgevoerde gesubsidieerde werken betreft, welke is de verdeling, per gewest, van de principiële en van de vaste beloften op 1 januari 1975 en op 31 december 1975, en van dossiers die op 31 december 1975 nog hangende waren ?

Antwoord :

Beheer van de gesubsidieerde werken voor het dienstjaar 1975.

De Minister vestigt de aandacht op de moeilijkheid die erin bestaat de cijfers en bedragen mede te delen.

De nodige instructies werden aan de administratie gegeven opdat een gedetailleerd antwoord binnen de korst mogelijke tijd zou kunnen verstrekt worden.

Hij kan nochtans per gewest de toestand mededelen zoals deze zich voordoet op 31 december 1975 voor wat betreft de principiële beloften of de vaste beloften die toegekend werden tijdens het afgelopen jaar.

Toestand op 1 januari 1976 voor de vaste beloften.

	Articles du budget — Artikel van het budget	Financement par le Crédit communal — Financiering door het Gemeentekrediet	Total — Totaal	
Flandre	204 361 735	1 275 966 000	1 480 327 735	Vlaanderen.
Bruxelles	301 926	57 666 000	57 967 926	Brussel.
Wallonie	64 289 383	1 166 135 000	1 230 424 383	Wallonië.
Total général (99,99 %) ...	269 985 044	2 499 767 000	2 769 752 044	Algemeen totaal (99,99 %).
Reste (0,01 %)	14 956	233 000	247 956	Rest (0,01 %).

En pourcentages absolus par rapport à 2 770 000 000 (2 500 000 000 Crédit communal + 270 000 000 articles), ces chiffres représentent, pour la Flandre, 53,45 %; pour la Wallonie, 44,42 % et pour Bruxelles, 2,09 %.

Situation au 1^{er} janvier 1976 — Promesses de principe.

In absolute percentages t.o.v. 2 770 000 000 (2 500 000 000 — Gemeentekrediet + 270 000 000 — artikelen) bekomt men aldus voor Vlaanderen : 53,45 %; voor Wallonië : 44,42 % en voor Brussel : 2,09 %.

Toestand op 1 januari 1976 voor principiële beloften.

Flandre	124 137 553	1 335 546 000	1 459 683 553	Vlaanderen.
Bruxelles	—	57 296 000	57 296 000	Brussel.
Wallonie	21 947 889	1 070 676 000	1 092 623 889	Wallonië.
Total général	146 085 442	2 463 518 000	2 609 603 442	Algemeen totaal.

Nombre de dossiers ayant reçu une promesse de principe en 1975 : 566 (pour l'ensemble du pays) pour un total de 2 832 897 F de subsides.

Répartition par régions :

	Nombre	Montant subsides
Région flamande	265	1 380 350 000
Région bruxelloise	13	78 913 000
Région wallonne	288	1 383 634 000
		2 832 897 000

Aantal dossiers die in 1975 een principiële belofte hebben ontvangen : 566 (voor het hele land) voor een totaal van 2 832 897 F aan subsidies.

Verdeling per gewest :

	Aantal	Bedrag subsidies
Vlaams gewest	265	1 380 350 000
Brussel	13	78 913 000
Waals gewest	288	1 383 634 000
		2 832 897 000

Nombre de dossiers n'ayant pu obtenir une promesse de principe mais étant en instance : 620 (pour l'ensemble du pays).

Répartition par régions :

	Nombre	Montant subsides
Région flamande	365	4 054 389 000
Région bruxelloise	27	193 613 000
Région wallonne	228	1 791 047 000

Nombre de dossiers ayant obtenu une promesse ferme de subsides : 587 (pour l'ensemble du pays).

Répartition par régions :

	Nombre	Montant subsides
Région flamande	260	1 275 966 000
Région bruxelloise	15	57 666 000
Région wallonne	312	1 166 135 000
		<u>2 499 767 000</u>

Nombre de dossiers n'ayant pu obtenir de promesse ferme par suite de l'épuisement des disponibilités budgétaires : 117.

Répartition par régions :

	Nombre	Montant subsides
Région flamande	115	812 341 000
Région bruxelloise	—	—
Région wallonne	2	7 027 000

La clé de répartition établie par le Gouvernement prévoyait : 51,14 % pour la Flandre, 39,27 % pour la Wallonie et 9,59 % pour Bruxelles pour les matières et budgets régionalisés.

Les travaux subsidiés viennent d'être régionalisés au 1^{er} janvier 1976.

On a donc pu répartir les crédits suivant des quotités différentes.

Les pourcentages pour l'année 1975 sont de 53,45 % pour la Flandre, 44,42 % pour la Wallonie et 2,09 % pour Bruxelles.

Le pourcentage peu élevé pour Bruxelles s'explique par le manque de dossiers.

Le nombre de dossiers non honorés paraissant élevé pour la Flandre s'explique par l'introduction massive de dossiers pour cette région.

En ce qui concerne les autres éléments de la question, ils sont à l'étude actuellement et seront fournis ultérieurement à l'intervenant.

Les crédits dont disposait le Ministre ont été utilisés à 99,99 %.

b) Flandre.

Question :

Un arrêté royal a-t-il été publié en ce qui concerne la régionalisation des travaux subsidiés ?

Comment le système fonctionne-t-il concrètement et comment les dossiers sont-ils traités ?

Réponse :

La loi du 1^{er} août 1974 créant des institutions régionales à titre préparatoire à l'application de l'article 107^{quater} de la Constitution prévoit, en son article 4, 10°, qu'une politique

Aantal dossiers die nog geen principiële belofte hebben gekregen, doch die nog in beraad worden gehouden : 620 (voor het hele land).

Verdeling per gewest :

	Aantal	Bedrag subsidies
Vlaams gewest	365	4 054 389 000
Brussel	27	193 613 000
Waals gewest	228	1 791 047 000

Aantal dossiers die een vaste subsidiëringbelofte hebben gekregen : 587 (voor het hele land).

Verdeling per gewest :

	Aantal	Bedrag subsidies
Vlaams gewest	260	1 275 966 000
Brussel	15	57 666 000
Waals gewest	312	1 166 135 000
		<u>2 499 767 000</u>

Aantal dossiers die ingevolge uitputting van de beschikbare begrotingskredieten geen vaste belofte hebben gekregen : 117.

Verdeling per gewest :

	Aantal	Bedrag subsidies
Vlaams gewest	115	812 341 000
Brussel	—	—
Waals gewest	2	7 027 000

De door de Regering vastgelegde verdeelsleutel kende 41,14 % toe aan Vlaanderen, 39,27 % aan Wallonië en 9,59 % aan Brussel voor de geregionaliseerde materies en begrotingen.

De gesubsidieerde werken werden zopas op 1 januari 1976 geregionaliseerd.

Bijgevolg heeft men de kredieten volgens die sleutel kunnen verdelen.

Voor het jaar 1975 bedragen de percentages 53,45 % voor Vlaanderen, 44,42 % voor Wallonië en 2,09 % voor Brussel.

Het aantal dossiers waaraan geen gunstig gevolg werd gegeven lijkt tamelijk hoog voor Vlaanderen; zulks wordt echter verklaard door het feit dat de dossiers in dat gewest ingediend op massale wijze werden.

Wat de andere elementen van de vraag betreft, deze liggen thans ter studie en zullen later aan het lid worden medegedeeld.

De kredieten waarover de Minister beschikte, werden voor 99,99 % gebruikt.

b) Vlaanderen.

Vragen :

Is een koninklijk besluit verschenen betreffende de regionalisatie van de gesubsidieerde werken ?

Hoe werkt het systeem in concreto en hoe worden de dossiers behandeld ?

Antwoord :

De wet van 1 augustus 1974 tot oprichting van gewestelijke instellingen in voorbereiding van artikel 107^{quater} van de Grondwet, voorziet in artikel 4, 10°, dat een verschillend

régionale différenciée se justifie en tout ou en partie en matière d'organisation communale. L'octroi de subsides aux institutions communales constitue un aspect de l'organisation communale et relève comme tel des matières régionales.

L'arrêté royal du 29 janvier 1976 complétant l'arrêté royal du 2 avril 1975 en ce qui concerne la régionalisation des attributions du Ministère des Travaux publics range parmi les matières régionalisées « l'octroi des subsides aux communes, associations de communes, commissions d'assistance publique et fabriques d'églises » pour l'exécution des travaux repris à l'article 2 de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949.

L'arrêté royal du 30 janvier 1976 confère, en cette matière, au Secrétaire d'Etat à l'Environnement les attributions en ce qui concerne la région flamande.

Les crédits nécessaires à cet effet sont toujours inscrits au projet de budget national du Ministère des Travaux publics pour l'année budgétaire 1976. Comme pour l'exercice 1975, ces crédits seront soustraits au budget national pour être inscrits au budget régional.

L'article 23 du projet de loi prévoit qu'un montant de 2 500 000 000 F peut être emprunté au Crédit communal pour le financement des subsides alloués aux communes. En fonction des subsides octroyés au cours des cinq dernières années, il a été calculé que, sur ce montant, 2 385 785 000 F environ revenaient au secteur communal. Compte tenu de la clé de répartition régionale, 1 220 090 000 F iront à la région flamande.

Des subsides pourront ainsi être octroyés aux institutions communales pour les travaux concernant les voies vicinales à grande circulation, les bâtiments communaux, les égouts en bordure des voies publiques, les travaux d'urbanisme prévus dans le cadre des plans d'aménagement, les églises et les cures, les casernes de pompiers et les sentiers pédestres.

Les routes provinciales et les dommages de guerre continuent donc à révéler de la compétence du Ministre national.

Par ailleurs, le tableau budgétaire comporte les articles suivants :

- article 63.02.3 — églises et cures : 190 000 000 de F;
- article 63.06 — dégâts causés par des trombes d'eau ou orages : 20 000 000 de F;
- article 63.08 — subsides d'un montant inférieur à 250 000 F : 25 000 000 de F.

Pour ce dernier article, seuls 23 642 000 F sont régionalisables. Le montant devant être régionalisé s'élève ainsi à 233 642 000 F, dont 51,14 %, soit 119 484 000 F, vont à la région flamande.

Quant à la régionalisation du secteur des subsides communaux, le Secrétaire d'Etat ayant dans ses attributions les Affaires régionales peut recourir à l'administration compétente, qui continue toutefois à relever organiquement du département des Travaux publics.

Un fonctionnaire de liaison a cependant été désigné pour la région flamande, afin d'assurer une meilleure coordination des activités.

Question :

Plusieurs membres de la Commission ont insisté pour que les décisions soient exécutées avec plus de diligence. Ils ont ainsi proposé que les décisions trimestrielles soient remplacées par des décisions mensuelles. Ils ont également souhaité que

gewestelijk beleid geheel of ten dele verantwoord is inzake de gemeentelijke organisatie. Het verlenen van subsidies aan gemeentelijke instellingen is een aspect van de gemeentelijke organisatie en behoort als zodanig tot de gewestelijke aangelegenheden.

Het koninklijk besluit van 29 januari 1976, genomen ter aanvulling van het koninklijk besluit van 2 april 1975, betreffende de regionalisering van de bevoegdheden van het Ministerie van Openbare Werken rangschikt onder de geregeliseerde materies : « de toekenning van toelagen aan gemeenten, vereniging van gemeenten, commissies van openbare onderstand en kerkfabrieken » voor de uitvoering van werken vermeld in artikel 2 van het Regentsbesluit van 2 juli 1949.

Het koninklijk besluit van 30 januari 1976 kent ter zake de bevoegdheid voor het Vlaamse gewest toe aan Staatssecretaris voor Leefmilieu.

De nodige kredieten voor deze materie zijn nog opgenomen in de nationale ontwerp-begroting van het Ministerie van Openbare Werken voor het begrotingsjaar 1976. Zoals voor het dienstjaar 1975 zullen deze kredieten uit de nationale begroting worden gelicht en in de gewestelijke begroting worden ingeschreven.

In artikel 23 van dit wetsontwerp wordt voorzien dat een bedrag van 2 500 000 000 F aan het Gemeentekrediet kan ontleend worden voor de financiering van de aan de gemeenten verleende toelagen. Op basis van de subsidies die gedurende de 5 laatste jaren werden verleend, heeft men berekend dat hiervan gemiddeld 2 385 785 000 F aan de gemeentelijke sector toekwam. Rekening houdend met de gewestelijke verdeelsleutel komt hiervan 1 220 090 000 F terecht in de begroting van het Vlaams gewest.

Daarmee kunnen toelagen worden verleend aan gemeentelijke instellingen voor de werken betreffende buurtwegen van groot verkeer, gemeentelijke gebouwen, riolering langs openbare wegen, urbanisatiewerken in het raam van plannen van aanleg, kerken en pastorieën, brandweerkazernes en wandelpaden.

De provinciale wegen en de oorlogsschade blijven dus tot de bevoegdheid van de nationale minister behoren.

Anderzijds komen in de begrotingstabel volgende artikelen voor :

- artikel 63.02.3 — kerken en pastorieën : 190 000 000 F;
- artikel 63.06 — stormschade : 20 000 000 F.
- artikel 63.08 — toelagen kleiner dan 250 000 F : 25 000 000 frank.

Voor dit laatste artikel is slechts 23 642 000 F voor regionalisering vatbaar. Het te regionaliseren bedrag loopt aldus op tot 233 642 000 F waarvan 51,14 % voor het Vlaams gewest, hetzij 119 484 000 F.

Met de regionalisering van de sector gemeentelijke subsidies kan de Staatssecretaris met gewestelijke bevoegdheid een beroep doen op de bevoegde administratie, die echter organiek verder onder het Departement van Openbare Werken ressorteert.

Om echter een betere coördinatie van de werkzaamheden te verzekeren werd een verbindingsambtenaar aangesteld voor het Vlaams gewest.

Vraag :

Verscheidene leden van de commissie dringen aan op een snellere uitvoering van de beslissingen. Aldus wordt voorgesteld de beslissingen die nu om de drie maanden worden genomen, te vervangen door maandelijkse besluiten. Ook wordt

les promesses fermes soient faites de préférence en début d'année, afin de permettre à la commune et aux adjudicataires d'établir un calendrier précis.

Réponse :

En ce qui concerne les décisions trimestrielles, on s'efforcera, dans la mesure des possibilités du service concerné, d'aboutir à un raccourcissement ou à un échelonnement des délais.

Par ailleurs, la programmation des subsides n'est possible que pour autant que le Gouvernement prenne une décision de portée générale qui permette de libérer, pour une période déterminée, les programmes d'investissements, et ce pour chaque quadrimestre.

40 % sont ainsi prévus pour le premier quadrimestre de 1976.

Question :

Certains membres ont demandé que les administrations communales se voient offrir plus de garanties légales lorsqu'elles sont amenées à demander des subsides, et ce tant pour la promesse de principe que pour la promesse ferme subséquente. Ils ont également insisté pour que l'octroi des subsides soit subordonné à des critères objectifs. Par ailleurs, ils ont critiqué la longueur de la procédure en vue de l'obtention de subsides, longueur qui représente souvent une perte financière, tant pour l'Etat que pour l'administration communale en cause.

Réponse :

Il convient de souligner avant tout que les subsides ne peuvent être octroyés que dans le cadre des possibilités budgétaires restreintes. Pour 1975, le montant des demandes atteignait environ le double de celui des crédits prévus.

A l'heure actuelle, il n'est donc pas possible d'octroyer les subsides de manière automatique, dès lors que certains critères sont remplis. Il conviendrait cependant d'élaborer, pour l'avenir, des propositions en ce sens.

Dans le même ordre d'idées, il convient également de n'attacher qu'un caractère relatif aux garanties légales offertes aux communes. Dans la mesure du possible, on s'efforce toujours de faire en sorte que toute promesse de principe préalable soit suivie d'une promesse ferme.

Certaines circonstances, tels que des problèmes d'emploi rencontrés par des adjudicataires qui, à défaut de travaux proposés, demandent à bénéficier de la priorité, sont toutefois de nature à influencer les décisions.

La procédure d'octroi de subsides destinés à l'exécution de travaux communaux est, en effet, longue et compliquée. Il conviendrait de la rendre plus efficace en la simplifiant.

Des propositions ont déjà été élaborées sur ce point au niveau national et le Secrétaire d'Etat ne manquera pas de préconiser la solution la plus efficace dans le cadre de la politique régionale.

Question :

Une plus grande souplesse a été réclamée dans l'octroi des subventions, aussi bien en ce qui concerne le montant de l'adjudication que l'estimation.

gevaagd, bij voorkeur in het begin van het jaar vaste beloften toe te kennen, teneinde zowel de gemeente als de aannemers toe te laten een bepaalde planning op te stellen.

Antwoord :

Wat de driemaandelijke beslissingen betreft zal, in de mate van de mogelijkheden van de betrokken dienst, gestreefd worden naar een inkorting of een spreiding.

Anderzijds kan een programmatie van de subsidiëring slechts gebeuren in het kader van de algemeen geldende beslissing van de regering waarbij de investeringsprogramma's voor elk quadrimester voor een bepaald gedeelte werden vrijgegeven.

Voor 1976 was aldus 40 % voorzien voor het eerste quadrimester.

Vraag :

Andere leden vragen een grotere rechtszekerheid voor de gemeentebesturen wanneer zij subsidies vragen, zowel bij het toekennen van een principiële belofte als bij de daarop volgende vaste belofte. Men dringt eveneens aan op het vastleggen van objectieve criteria voor het toekennen van toelagen. Ook wordt gewezen op de lange procedure die tot het bekomen van subsidies moet leiden, wat vaak een financieel verlies betekent, zowel voor de Staat als voor het gemeentebestuur.

Antwoord :

Eerst en vooral dient er op gewezen te worden dat het verlenen van toelagen slechts kan gebeuren in het kader van de beperkte budgettaire mogelijkheden. Voor 1975 bedroeg het bedrag van de aanvragen ongeveer het dubbele van de voorziene kredieten.

Het automatisch toekennen van de toelagen, wanneer aan bepaalde criteria wordt voldaan is dus voor het ogenblik niet mogelijk. Dit belet niet dat men voor de toekomst in deze zin voorstellen zou moeten uitwerken.

In dit verband moet ook de rechtszekerheid van de gemeenten gerelativeerd worden. In de mate van het mogelijke wordt er steeds naar gestreefd de principiële beloften, die vooraf werden toegekend, te laten volgen door een vaste belofte.

Bepaalde omstandigheden kunnen echter de beslissingen beïnvloeden, zoals de tewerkstellingsproblemen van aannemers die door gebrek aan uit te voeren werken voorrang vragen.

De procedure tot het verlenen van toelagen voor de uitvoering van gemeentelijke werken is inderdaad lang en omslachtig. Ze zou door een vereenvoudiging, doeltreffender kunnen gemaakt worden.

Op het nationale vlak worden daaromtrent reeds voorstellen uitgewerkt en de Staatssecretaris zal niet nalaten in het kader van het gewestelijk beleid de meest efficiënte regeling voor te staan.

Vraag :

Er wordt gevraagd meer soepelheid te betonen bij het toekennen van toelagen zowel wat betreft de bedragen van de aanbesteding als ten overstaan van de raming.

Réponse :

Il convient de faire preuve d'une certaine modération en l'espèce : lorsque certains projets se révèlent beaucoup plus coûteux qu'il n'était initialement prévu, les crédits de l'Etat ne peuvent être distribués sans mesure. D'autre part, pareil laxisme pourrait inciter certaines administrations locales à sous-estimer systématiquement les travaux projetés.

Question :

Un membre a préconisé une utilisation plus intensive du bois dans l'exécution des travaux.

Réponse :

Le Secrétaire d'Etat aux Forêts, à la Chasse et à la Pêche, adjoint au Ministre des Affaires flamandes, n'est certes pas opposé à l'utilisation du bois, mais ce problème relève en premier lieu du maître de l'ouvrage, lequel doit, notamment, tenir compte de ses possibilités financières.

Question :

Enfin, un membre s'est enquis du point de vue du Ministre concernant la motion présentée par le Sénateur Verleyesen au Conseil régional flamand et réclamant la création d'un Fonds des Travaux subsidiés.

Réponse :

Le Secrétaire d'Etat s'est référé à la réponse donnée au Conseil régional flamand, laquelle traduisait le point de vue en la matière du Comité ministériel des Affaires flamandes : il convient de revoir la politique à l'égard des communes, compte tenu des fusions de communes; celles-ci ont permis la constitution d'entités plus grandes, qui disposeront de moyens plus considérables.

Une réforme s'impose non seulement dans l'octroi des subventions, mais aussi dans la répartition du Fonds des Communes.

C'est la raison pour laquelle l'autonomie fiscale des communes doit être élargie, ce qui doit rendre tous ses droits à la responsabilité de l'administration communale en matière de politique financière communale. L'accroissement de la fiscalité communale devrait toutefois entraîner une réduction de la fiscalité de l'Etat, de manière à ne pas alourdir la charge fiscale globale.

La solution idéale serait, en effet, que chaque administration communale dispose de moyens propres suffisants pour remplir les missions qui lui incombent normalement.

11. Divers.*Question :*

Où en est-on sur le plan de l'unification européenne en matière de marchés de travaux ?

La loi sur les adjudications est-elle d'application ?

Est-ce l'offre la plus basse qui est retenue ?

Réponse :

La directive du Conseil des Communautés européennes du 26 juillet 1971 permet de recourir aussi bien à la procédure d'adjudication ouverte ou restreinte qu'à celle de l'appel d'offre général ou restreint.

Antwoord :

Ter zake dient een bepaalde matiging in acht genomen te worden. Wanneer bepaalde projecten inderdaad veel duurder uitvallen dan initiaal geraamd, kan men niet in onbeperkte mate de kredieten van de Staat ter beschikking stellen. Zulks zou ten andere bepaalde plaatselijke besturen kunnen aanzetten om de voorgenomen werken systematisch te onderschatten.

Vraag :

Een lid pleit voor een groter gebruik van hout bij de uitvoering van de werken.

Antwoord :

De Staatssecretaris voor Bossen, Jacht en Visvangst, toegevoegd aan de Minister voor Vlaamse Aangelegenheden, is zeker niet gekant tegen de aanwending van houtproducten; dit probleem belangt in de eerste plaats de bouwheer aan, die onder meer moet rekening houden met de financiële mogelijkheden.

Vraag :

Ten slotte vraagt een lid de zienswijze van de Staatssecretaris te kennen omtrent de motie van Senator Verleyesen in de gewestraad die aandringt op de oprichting van een Fonds voor gesubsidieerde werken.

Antwoord :

Er wordt verwezen naar het antwoord dat werd verstrekt in de Gewestraad dat het standpunt van het Ministerieel Comité voor Vlaamse Aangelegenheden ter zake verwoordde : het beleid ten overstaan van de gemeente dient herzien te worden, rekening houdend met de fusies van gemeenten, waarbij grotere entiteiten werden gevormd, die over omvangrijke middelen zullen beschikken.

Niet alleen het verlenen van toelagen maar ook de verdeling van het gemeentefonds is aan een hervorming toe.

Daarom dient de fiscale autonomie van de gemeente te worden uitgebreid, hetgeen de verantwoordelijkheid van het gemeentebestuur in het gemeentelijk financieel beleid terug tot zijn recht zal doen komen. De verhoging van de gemeentelijke fiscaliteit zou evenwel een vermindering van de Staatsfiscaliteit met zich moeten brengen teneinde de globale belastingdruk niet te verzweren.

Een ideale toestand ware inderdaad dat elk gemeentebestuur voor het vervullen van zijn normale opdrachten over voldoende eigen inkomsten zou beschikken.

11. Allerlei.*Vraag :*

Hoever staat het met de Europese eenmaking op het stuk van overheidsopdrachten ?

Is de wet betreffende de aanbestedingen toepasselijk ?

Wordt de laagste offerte in aanmerking genomen ?

Antwoord :

De Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 26 juli 1971 laat toe om zowel de procedure van de openbare- of beperkte aanbesteding als de algemene- of beperkte offerteaanvraag te gebruiken.

En tout cas, les marchés supérieurs à 50 millions doivent faire l'objet de publicité au *Journal officiel* des Communautés européennes.

Dans des cas précis, les marchés peuvent cependant être conclus de gré à gré.

En dehors de ces cas, il convient de faire observer que les autres pays de la Communauté ont généralement recours à la procédure d'appel d'offres et même fréquemment à celle d'appel d'offres restreintes.

En matière de publicité, il semble que seule l'Italie ne respecte pas cette directive européenne. La Commission des Communautés européennes vient encore de déclarer qu'elle ouvrirait une enquête à ce sujet.

Question :

Quels sont les crédits inscrits au budget pour 1976 au titre de la réparation des dommages de guerre ?

Réponse :

In ieder geval moet er publiciteit zijn in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen voor de opdrachten die 50 miljoen overtreffen.

In welbepaalde gevallen mogen de opdrachten niettemin « onderhands » gesloten worden.

Buiten deze gevallen zij opgemerkt dat in de andere landen van de Gemeenschap over het algemeen de procedure van de offerteaanvraag en zelfs vaak de beperkte offerteaanvraag wordt gebruikt.

Inzake publiciteit, schijnt alleen Italië deze Europese Richtlijn niet te eerbiedigen. De Commissie der Europese Gemeenschappen heeft onlangs nog verklaard dat ze een onderzoek hieromtrent zal instellen.

Vraag :

Welke kredieten werden op de begroting van 1976 uitgetrokken voor herstel van oorlogsschade ?

Antwoord :

	Crédits d'engagement — Vastleggings- kredieten	Crédits d'ordonnancement — Ordonnancerings- kredieten	
Art. 51.01 : Réparation des dommages de guerre aux hôpitaux privés, en exécution de la loi du 6 juillet 1948.	—	100 000	Art. 51.01 : Herstel van de oorlogsschade aan private ziekenhuizen in uitvoering van de wet van 6 juli 1948.
Art. 63.07 : Réparation des dommages de guerre aux biens des organismes assimilés aux provinces et communes en exécution de la loi du 6 juillet 1948	30 000 000	24 000 000	Art. 63.07 : Herstel van de oorlogsschade aan de goederen van lichamen gelijkgesteld met de provincies en gemeenten in uitvoering van de wet van 6 juli 1948.
Art. 63.08 : Subsidies ou interventions dont le montant est inférieur ou égal à 250 000 F, y compris les subsides complémentaires pour l'exécution de travaux par les administrations publiques subordonnées qui bénéficient de l'application de la loi du 6 juillet 1948 concernant les travaux de réparation des dommages de guerre	25 000 000	25 000 000	Art. 63.08 : Toelagen of tegemoetkomingen van 250 000 F en minder met inbegrip van de aanvullende toelagen voor de uitvoering door ondergeschikte openbare besturen van werken die onder toepassing vallen van de wet van 6 juli 1948 betreffende het herstel van oorlogsschade.
Art. 63.16 : Dépenses résultant des dommages causés par la guerre aux ports et aux voies navigables concédés et autonomes ainsi qu'aux ports et voies navigables dépendant des administrations publiques subordonnées et d'institutions similaires	—	500 000	Art. 63.16 : Uitgaven voortvloeiend uit door de oorlogsfeiten berokkende schade aan de in concessie gegeven en autonome havens en scheepvaartwegen alsmede aan de havens en waterwegen afhankelijk van de ondergeschikte openbare besturen en gelijkaardige instellingen.
Art. 73.06 : Dépenses résultant des dommages causés par la guerre à la côte, aux voies de navigation intérieure et d'écoulement	65 000 000	72 000 000	Art. 73.06 : Uitgaven voortvloeiend uit door oorlogsfeiten berokkende schade aan de kust, aan de binnenscheepvaartwegen en de waterafvoerwegen, enz.

Question :

Comment est financée l'indemnisation des dommages de guerre aux biens privés dans les cantons de l'Est (loi du 21 novembre 1974).

Réponse :

Aucun crédit n'est inscrit au budget du département pour financer l'indemnisation des dommages de guerre aux biens privés. Celle-ci est assurée par la Caisse autonome des dommages de guerre, dépendant du Ministère des Finances. La caisse est alimentée par une dotation annuelle inscrite au budget de ce département.

Vraag :

Op welke wijze wordt de vergoeding van de oorlogsschade aan private goederen in de oostkantons gefinancierd (wet van 21 november 1974) ?

Antwoord :

Geen krediet wordt op de begroting van het departement uitgetrokken om de vergoeding van de oorlogsschade aan private goederen te financieren. Deze vergoeding gebeurt door de Zelfstandige Kas voor Oorlogsschade, welke onder het Ministerie van Financiën ressorteert. De Kas wordt gestijfd door een op de begroting van dit departement uitgetrokken jaarlijkse dotatie.

Question :

Quel est l'état d'avancement de l'indemnisation des dommages au Congo (1960-1963) ?

Réponse :

L'indemnisation octroyée en vertu de la loi du 14 avril 1965 est pratiquement achevée. Au 1^{er} janvier 1976, il restait 87 cas non encore réglés en première instance, sur 8 218 demandes introduites.

Il s'agit de cas spécialement complexes, qui ne seront vraisemblablement pas résolus dans un avenir rapproché.

Devant les différentes juridictions administratives, il reste 230 litiges à trancher, dont 5 devant le Conseil d'Etat.

Un projet de loi étendant aux faits dommageables survenus entre le 1^{er} septembre 1963 et le 1^{er} janvier 1966 l'application de la loi du 14 avril 1965 a été déposé au Sénat et est actuellement en discussion à la Commission des Travaux publics de cette assemblée.

Question :

L'enlèvement des bunkers pose un problème particulier lorsque ceux-ci subsistent en zone urbanisée. Quand sera-t-il terminé ?

Réponse :

Il est fait allusion dans la question à un article du budget du Ministère des Travaux publics qui prévoit l'enlèvement des bunkers; à cette occasion, il est fait mention d'un cas bien prévu.

L'étude du dossier se poursuit actuellement et permettra au Ministre d'accorder, dans un proche avenir, les crédits nécessaires à l'enlèvement de ce fortin (voir également la réponse du Ministre à une question parlementaire du 6 décembre 1973, Bull. Qu. et Rép. Chambre, du 8 janvier 1974, p. 533).

VI. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES.

1. Le Gouvernement a déposé un amendement (Doc. n° 4-XVI/3) tendant à prévoir un montant de 4 millions de F pour ériger un monument à la mémoire de la Reine Elisabeth.

Il y a lieu de noter que cet amendement a pour effet de porter le montant des dépenses de capital à ouvrir pour ladite année budgétaire à 10 654 millions en crédits d'engagement et à 11 500,5 millions en crédits d'ordonnancement.

Cet amendement est adopté à l'unanimité.

2. M. Bob Cools a déposé deux amendements (Doc. n° 4-XVI/2) :

a) le premier amendement concerne l'article 73.03 (cours d'eau) et tend à augmenter de 100 millions de F le crédit de 100 millions de F prévu à cet article pour le renforcement et l'exhaussement des digues de l'Escaut maritime en aval d'Anvers.

M. Bob Cools déclare qu'un danger permanent d'inondation menace en effet la population anversoise et que les quais de l'Escaut, qui sont la propriété de l'Etat, ont déjà, par deux fois été inondés.

Vraag :

Hoever staat het met de uitbetaling van de vergoedingen voor de in Congo geleden schade (1960-1963) ?

Antwoord :

De uitbetaling van de schadevergoeding op grond van de wet van 14 april 1965 is praktisch beëindigd. Op 8 218 aanvragen bleven op 1 januari 1976 nog 87 gevallen over, die niet in eerste aanleg zijn beslecht.

Het gaat hier om bijzonder ingewikkelde gevallen die waarschijnlijk in de nabije toekomst nog geen oplossing zullen krijgen.

230 geschillen moeten nog door de verschillende administratieve rechtscolleges behandeld worden, waarvan vijf door de Raad van State.

Bij de Senaat is een wetsontwerp ingediend dat ertoe strekt de wet van 14 april 1965 uit te breiden tot de schadelijke feiten die zich tussen 1 september 1963 en 1 januari 1966 hebben voorgedaan; dat ontwerp is thans in behandeling bij de Senaatscommissie voor Openbare Werken.

Vraag :

De afbraak van bunkers stelt bijzondere problemen wanneer die in stedelijke zones gelegen zijn. Wanneer zal die afbraak beëindigd zijn ?

Antwoord :

In de vraag wordt een toespeling gemaakt op een artikel van de begroting van het Ministerie van Openbare Werken dat voorziet in de afbraak van bunkers; daarbij werd een welbepaald geval aangehaald.

De studie van het dossier wordt thans verder gezet zodat de Minister binnen afzienbare tijd de mogelijkheid zal hebben de nodige kredieten toe te kennen voor de afbraak van bedoelde bunker (zie eveneens het antwoord van de Minister op een parlementaire vraag van 6 december 1973, Bulletin van Vragen en Antwoorden, Kamer, 8 januari, blz. 533).

VI. — BESPREKING VAN DE ARTIKELEN EN STEMMINGEN.

1. De Regering dient een amendement in (Stuk n° 4-XVI/3), dat ertoe strekt een bedrag van 4 miljoen uit te trekken voor de oprichting van een monument ter nagedachtenis van Koningin Elisabeth.

Er zij genoteerd dat ten gevolge van dit amendement het bedrag van de kapitaaluitgaven voor dit begrotingsjaar op 10 654 miljoen F wordt gebracht voor de vastleggingskredieten en op 11 500,5 miljoen F voor de ordonnanceringskredieten.

Dit amendement wordt eenparig aangenomen.

2. De heer Bob Cools stelt twee amendementen voor (Stuk n° 4-XVI/2) :

a) Het eerste amendement heeft betrekking op artikel 73.03 (waterlopen) en strekt ertoe het krediet van 100 miljoen F dat uitgetrokken is onder dat artikel ten behoeve van de dijkversterkingen en -verhogingen van de Zeeschelde afwaarts Antwerpen met 100 miljoen F te verhogen.

De auteur verklaart dat de Antwerpse bevolking inderdaad door een permanent gevaar voor overstroming wordt bedreigd en dat de Scheldekaaien, die Staatseigendom zijn, reeds tweemaal werden overstroomd.

Peut-être serait-il possible de considérer une partie de ces travaux comme étant subsidiés.

Le Ministre a déclaré que le problème des équipements contre les crues de tempête le long des quais de l'Escaut est très complexe. D'un point de vue technique, il s'agit en premier lieu de rechercher à quel endroit il convient de réaliser l'exhaussement, celui-ci présentant également des inconvénients. Par ailleurs, les montants à prévoir pour l'exhaussement sont tellement élevés qu'il est dérisoire de n'inscrire au budget que la somme demandée. En outre, à Anvers, les quais ont une longueur de 3,9 km, bien que la population locale y ait évidemment un grand intérêt, cette longueur est relativement minime par rapport à la longueur totale de l'Escaut maritime en territoire belge, à savoir 108 km.

L'amendement de M. Bob Cools est rejeté par 10 voix contre 4.

b) Le second amendement concerne l'article 73.04 (côte, ports maritimes et leurs voies d'accès) et tend à porter le crédit d'engagement de 1 450 000 000 F à 1 850 000 000 F pour permettre la poursuite des travaux à la 9^e darse du port (et non la 5^e, comme il est indiqué dans la justification de l'amendement).

La première phase des travaux a débuté en juillet 1975 et se terminera en juillet 1976 et, à ce moment, les travaux seront interrompus faute de crédits prévus.

L'auteur est d'accord pour ramener à 200 millions l'augmentation prévue dans son amendement.

En premier lieu, le Ministre a fait observer que l'article 73.04 a trait exclusivement à des investissements directs, alors que la construction d'un bassin sur la rive droite du port d'Anvers se fait toujours à charge de l'article 63.14, lequel figure parmi les investissements indirects ou les transferts de patrimoine. Les installations portuaires de la rive droite appartiennent, en effet, au patrimoine de la ville d'Anvers.

Le Ministre a rappelé que les travaux d'aménagement d'un nouveau bassin portuaire à l'est du bassin B 2 (première phase) ont été adjugés à la S. A. Socol, de Bruxelles. C'est cette société qui, lors de l'adjudication publique du 12 décembre 1974 (cahier des charges n° 6030), avait introduit la soumission la plus basse, pour un montant de 322 659 988 F (T. V. A. incluse).

Dans l'ordre de service délivré par la ville d'Anvers, l'entrepreneur a été prié d'entamer les travaux le 4 juillet 1975 et de les terminer dans un délai de 250 jours ouvrables, c'est-à-dire pour le 1^{er} juillet 1976.

Compte tenu des jours de chômage pour cause de mauvais temps ou en raison des suites du mauvais temps, ainsi que des jours de vacances annuelles et de certaines prolongations de délai qui ne peuvent jamais être évitées complètement en cas de grands travaux de ce genre, la livraison peut être attendue au plus tôt à la fin de 1976.

La continuité de la construction du nouveau bassin portuaire sera cependant assurée par le fait que la deuxième phase sera adjugée dès la fin de 1976, avec la possibilité d'engager le montant en 1977.

De cette manière, les travaux de la deuxième phase pourront succéder normalement et sans interruption à ceux de la première phase.

L'amendement de M. Bob Cools est rejeté par 10 voix contre 5.

Article 1.

Un membre déclare qu'au programme justificatif de l'article 533.01 (page 134), il n'est pas d'accord avec les termes « Bruxelles-Furnes Section E 3-A 17 », puisqu'il a été

Misschien ware het mogelijk een deel van die werken als gesubsidieerde werken te beschouwen.

De Minister verklaart dat het probleem van de voorzieningen tegen stormvloedstanden langsheen de Scheldekaaien zeer complex is. Technisch moet vooreerst nog worden uitgemaakt op welke plaats de hoger waterkering dient te worden verwezenlijkt want het verhogen heeft ook nadelen. Anderzijds zijn de bedragen die voor de verhoging zouden moeten worden ingeschreven zo enorm dat het weinig zin heeft hiervoor slechts het gevraagde bedrag in te schrijven. Verder is de lengte der kaaien te Antwerpen d.i. 3,9 km, hoewel uiteraard van groot belang voor de plaatselijke bevolking, relatief klein ten overstaan van de totale lengte van bvb. de zeeschelde op Belgisch grondgebied die 108 km bedraagt.

Het amendement van de heer Bob Cools wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen.

b) Het tweede amendement betreft artikel 73.04 (kust, zeehavens en hun toegangswegen) en strekt ertoe het vastleggingskrediet van 1 450 000 000 F tot 1 850 000 000 F te verhogen, ten einde het mogelijk te maken de werken aan het negende dok (en niet het vijfde zoals in de verantwoording bij het amendement vermeld is) voort te zetten.

De eerste fase van die werken werd in juli 1975 aangevangen en loopt tot juli 1976. Op dat ogenblik zullen de werken worden onderbroken bij gebrek aan kredieten.

De auteur stemt ermee in de door het amendement gevraagde verhoging tot 200 miljoen te herleiden.

In de eerste plaats doet de Minister opmerken dat artikel 73.04 uitsluitend betrekking heeft op directe investeringen, terwijl de bouw van een dok op de rechteroever van de haven van Antwerpen steeds geschiedt ten bezware van artikel 63.14, d.w.z. een artikel dat voorkomt onder de indirecte investeringen of vermogensoverdrachten. De haveninstallaties op de rechteroever behoren inderdaad tot het patrimonium van de stad Antwerpen.

De Minister herinnert er voorts aan dat de werken voor het aanleggen van een nieuwe havendijk ten oosten van het kanaaldok B 2 — eerste fase — werden toegewezen aan de N. V. Socol te Brussel, die bij openbare aanbesteding van 12 december 1974 (bestek n° 6030) de laagste regelmatige inschrijving ingediend heeft ten bedrage van 322 659 988 F (B. T. W. inbegrepen).

In het door de stad Antwerpen afgeleverd dienstbevel wordt de aannemer verzocht de werken aan te vatten op 4 juli 1975 en deze te voltooien binnen een termijn van 250 werkdagen, hetzij tegen 1 juli 1976.

Rekening houdend met de verletdagen voor slecht weder of de gevolgen ervan en de jaarlijkse verlofdagen, alsook met enige termijnverlenging die bij dergelijke grote werken nooit volledig kan worden vermeden, mag de oplevering veeleer worden voorzien op het einde van 1976.

De continuïteit in de bouw van het nieuw havendok zal echter worden verzekerd door de tweede fase reeds einde 1976 in aanbesteding te geven, met de mogelijkheid het bedrag vast te leggen in 1977.

De werken van de tweede fase zullen op deze manier normaal en zonder onderbreking kunnen volgen op die van de eerste fase.

Het amendement van de heer Bob Cools wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Artikel 1.

In verband met het verantwoordingsprogramma bij artikel 533.01 (blz. 134) verklaart een lid dat hij niet akkoord gaat met de woorden « Brussel-Veurne, vak E 3-A 17 »

promis par les ministres successifs des Travaux publics que ce tracé ne serait pas réalisé mais serait transféré davantage au sud.

Le membre craint que les crédits pour l'autoroute Bruxelles-Audenarde-Furnes soient amputés des 200 millions prévus pour Bruxelles-Furnes.

Le Ministre fait remarquer que le libellé d'un crédit budgétaire ne constitue pas une décision sur le tracé.

Il n'y aura pas de problème concernant la portée de l'amputation.

L'article 1^{er} est adopté par 9 voix contre 5.

Art. 2 à 24.

Ces articles sont adoptés par 9 voix contre 5.

L'ensemble du projet de loi tel qu'il est amendé par le Gouvernement est adopté par 9 voix contre 5.

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité.

Le Président,

M. BODE.

Le Rapporteur,

P. DE CLERCQ.

daar door de opeenvolgende Ministers van Openbare Werken toegezegd werd dat dit tracé niet zou worden verwezenlijkt, doch meer naar het zuiden toe zou worden verlegd.

Het lid vreest dat de kredieten voor de autosnelweg Brussel-Oudenaarde-Veurne zouden worden verminderd met de voor het vak Brussel-Veurne aangehouden 200 miljoen.

De Minister wijst erop dat de formulering van een begrotingskrediet geen beslissing over het tracé inhoudt.

Er zullen geen problemen rijzen in verband met de draagwijdte van de beknotting.

Artikel 1 wordt aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

Art. 2 tot 24.

Die artikelen worden aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

Het gehele wetsontwerp, zoals het door de Regering is geamendeerd, wordt aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

Dit verslag wordt eenparig goedgekeurd.

De Voorzitter,

M. BODE.

De Verslaggever,

P. DE CLERCQ.

I. — AMENDEMENT AU TABLEAU ADOPTÉ PAR LA COMMISSION.

TITRE II.

DEPENSES DE CAPITAL.

Section II.

Ministère des Travaux publics proprement dit.

CHAPITRE V.

TRANSFERTS DE CAPITAUX A DESTINATION D'AUTRES SECTEURS.

Art. 52.01 (nouveau).

1. — Il est inséré un article 52.01 (nouveau) libellé comme suit :

« Art. 52.01. — *Subside à l'A. S. B. L. « Comité national d'Hommage à S. M. la Reine Elisabeth » pour l'érection d'un monument à la mémoire de la Reine Elisabeth ».*

2. — En regard de cet article, il est inscrit dans les colonnes « Crédits d'engagement » et « Crédits d'ordonnement », chaque fois, le montant de « 4 000 000 de F ».

I. — AMENDEMENTEN OP DE TABEL AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE.

TITEL II.

KAPITAALUITGAVEN.

Sectie II.

Eigenlijk Ministerie van Openbare Werken.

HOOFDSTUK V.

VERMOGENSOVERDRACHTEN AAN ANDERE SECTOREN.

Art. 52.01 (nieuw).

1. — Een artikel 52.01 (nieuw) wordt ingevoegd, luidend als volgt :

« Art. 52.01. — *Toelage aan de V. Z. W. « Nationaal Comité voor Huldebetoon aan H. M. Koningin Elisabeth » voor de oprichting van een monument ter nagedachtenis van Koningin Elisabeth ».*

2. — Tegenover dit artikel, in de kolommen « Vastlegingskredieten » en « Ordonnanceringskredieten » wordt telkens het bedrag van « 4 000 000 F » ingeschreven.

II. — ERRATA.

A. Au projet de loi.

A l'article 17, troisième ligne, lire : « sur l'article 63.03.A » au lieu de « sur l'article 63.03.1 ».

B. Au tableau de la loi.

TITRE II.

Dépenses de capital.

SECTION II.

Chapitre VII.

Article 73.08. — Travaux en vue de l'extension, la modernisation et l'équipement du port de Zeebrugge (page 37) :

Dans la colonne crédits d'engagements, lire 1 500,0 au lieu de 1 150,0.

TITRE IV.

Section particulière.

SECTION I.

Chapitre I.

1) Dans le texte français des deuxième et troisième articles (page 58), dans la colonne « littera », lire respectivement 02 et 21 au lieu de 21 et 22.

2) Article 60.32.A. — Interventions destinées à permettre le paiement des différences d'amortissement positives dues par l'Etat, etc. (page 63) : dans la colonne « dépenses de l'année », supprimer le premier montant de 1 036 000.

II. — ERRATA.

A. In het wetsontwerp.

In artikel 17, op de vierde regel, leze men : « op artikel 63.03.A » in plaats van « op artikel 63.03.1 ».

B. In de wetstabel.

TITEL II.

Kapitaaluitgaven.

SECTIE II.

Hoofdstuk VII.

Artikel 73.08. — Werken tot uitbreiding, modernisering en uitrusting van de haven van Zeebrugge (bladz. 37) :

In de kolom vastleggingskredieten, leze men 1 500,0 in plaats van 1 150,0.

TITEL IV.

Afzonderlijke sectie.

SECTIE I.

Hoofdstuk I.

1) In de Franse tekst van het tweede en derde artikel (bladzijde 58), in de kolom « littera », leze men respectievelijk 02 en 21 in plaats van 21 en 22.

2) Artikel 60.32.A. — Tussenkomen bestemd voor het betalen van de positieve aflossingsverschillen, die door het Rijk verschuldigd zijn, enz. (bladzijde 63) : in de kolom « Uitgaven van het jaar » het eerste bedrag van 1 036 000 schrappen.

	1971		1972			1973		1974			1975		1976
	Programme adapté — Aangepast programma	Réalisations — Verwezenlijkingen	Programme de base adapté — Aangepast basisprogramma	Programme conjoncturel — Conjunctueel programma	Réalisations — Verwezenlijkingen	Programme de base adapté — Aangepast basisprogramma	Réalisations — Verwezenlijkingen	Programme de base adapté — Aangepast basisprogramma	Programme autorisé — Toegelaten programma	Réalisations — Verwezenlijkingen	Programme de base adapté — Aangepast Basisprogramma	Réalisations — Verwezenlijkingen	Programme de base — Basisprogramma
A. Secteur budgétaire. — Budgetaire sector :													
1) Département. — Departement :													
Routes. — Wegen	1 734	1 504	1 311	475	2 044,7	—	297	—	303,6	174,2	—	3,7	—
Voies Hydrauliques. — Waterwegen	8 792	8 712	12 215	683	12 134,8	11 458,5	8 412,3	9 550	6 023,8	7 169,2	8 760	11 190,4	9 500
Bâtiments. — Gebouwen	2 781	2 638	309	58	372,3	810,5	307,7	350	253,7	228,7	350	615,4	350
Urbanisme. — Stedebouw	2 401	2 180	1 724	1 130	2 658,9	565	332,1	880	571,5	383,5	—	—	—
Travaux subsidés. — Gesubsidieerde Werken	—	—	—	—	—	2 785	2 517,2	3 670	2 418,2	2 403,4	270	815,4	270
A. E. E. — B. E. E.	375	375	198	454	661	304	218,7	190	131,6	131,6	280	375,7	280
Divers. — Diversen	83	75	227	50	307,4	300	218,2	300	187,5	188,7	250	140,8	250
	16 116	15 632	15 982	3 000	18 170,1	18 922	12 204,2	18 150	10 828,3	10 649,3	9 900	13 041,4	10 650
2) Fonds des Routes. — Wegenfonds	11 604	11 604	11 900	—	11 900	14 003	10 912,3	14 000	10 745	10 745,0	14 000	14 000	14 000
3) Régie des Bâtiments. — Regie der Gebouwen	—	—	3 286	707	4 082,3	3 262	2 454,3	3 031	2 809,4	2 559,4	3 031	3 549,3	4 781
Total A. — Totaal A	27 720	27 256	31 168	3 707	34 131,4	33 187	25 570,8	32 181	24 432,7	23 953,7	26 031	30 590,7	29 431
B. Secteur débudgétisé. — Gedebudgettiseerde sector :													
1) Crédit Communal. — Gemeentekrediet	2 188	2 128	2 085	—	2 085	2 504	2 191	2 500	1 812,5	1 812,5	2 500	2 500	2 500
2) Intercom E 3. — Intercommunale E 3	2 332	2 352	3 200	—	3 200	3 000	1 500	1 800	1 305	1 305	1 400	1 400	1 300
3) Intercom E 5. — Intercommunale E 5	3 472	3 473	3 615	585	3 300	3 000	1 500	1 904	1 380,4	1 387,4	3 000	2 287,4	4 000
4) Intercom E 39. — Intercommunale E 39	1 800	1 800	685	335	1 000	1 000	750	800	580	580	800	800	1 200
5) Intercom E 9-E 40. — Intercommunale E 9-E 40	2 889	2 871	2 880	340	3 200	2 450	1 837,5	2 350	1 703,8	1 704,4	2 000	2 000	3 250
6) Canal Albert. — Albertkanaal	2 061	2 061	1 750	500	2 250	1 450	1 061,5	1 250	906,3	899,3	1 000	1 000	1 500
7) Bruxelles-Rupel. — Brussel-Rupel	616	616	402	98	500	350	262,5	250	181,3	181,3	254	254	254
8) Intercom Bruxelles. — Intercommunale Brussel	—	1 699	1 375	400	1 775	3 000	2 250	3 000	1 104,1	2 845	3 250	3 250	2 000
9) Intercom Charleroi. — Intercommunale Charleroi	—	428	970	530	1 500	1 450	1 087,5	2 350	1 703,8	1 703,8	2 000	2 000	1 725
10) Intercom Flandre Occidentale. — Intercommunale West-Vlaanderen	—	111	780	445	1 225	1 500	1 151	1 500	1 087,5	1 087,6	1 500	1 500	2 225
Total B. — Totaal B	18 058	17 296	16 702	3 233	19 935	17 704	13 591	17 704	11 764,7	13 506,3	17 704	16 091,4	19 954
C. Secteur Logement. — Sector Huisvesting :													
1) S. N. L. — N. M. H.	—	—	9 990	—	9 990,5	11 000	9 627,2	11 000	8 250	8 251,8	—	—	—
2) S. N. T. — N. L. M.	—	—	2 679	—	2 677,4	3 185	2 786,9	3 185	2 388,8	2 388,8	—	—	—
3) Familles nombreuses. — Grote gezinnen	—	—	1 002	—	965,9	1 400	1 129,7	1 400	1 050	1 050,0	—	—	—
Total C. — Totaal C	—	—	13 671	—	13 633,8	15 585	13 543,9	15 585	11 688,8	11 690,3	—	—	—
D. Crédits culturels. — Cultuurskrodielen :													
1) Région néerlandaise. — Nederlands lands-gedeelte	—	—	187	—	191	145	103,3	10	7,2	0,4	10	0,8	10
2) Région française. — Frans lands-gedeelte	—	—	179	—	88	145	78,5	10	7,2	—	10	4,5	10
Total D. — Totaal D	—	—	366	—	279	290	181,8	20	14,4	0,4	20	5,3	20
E. Fonds. — Fonds :													
1) Expansion économique. — Economische expansie	701	2 122	1 520	—	1 500,8	2 011	1 914,3	1 800	1 800	1 817,4	—	—	—
2) Ecoles provinciales et communales. — Provinciale en gemeentelijke scholen	886,5	756	1 000	—	788,5	1 087	661,7	—	—	—	—	—	—
Total E. — Totaal E	1 677,5	2 878	2 520	—	2 289,3	3 098	2 576	1 800	1 800	1 817,4	—	—	—
Total général. — Algemeen totaal	44 485,5	47 432	64 427	6 940	70 063,5	69 834	55 463,5	67 290	49 700,7	50 968,1	44 655	47 587,4	49 405

ANNEXE 2.

Degré d'exécution du plan 1971-1975.

BIJLAGE 2.

Graad van uitvoering van het plan 1971-1975.

Rubriques — Rubrieken	Plan 1971-1975 — Plan 1971-1975	Engagements 1971 — Vastleggingen 1971	Engagements 1972 — Vastleggingen 1972	Engagements 1973 — Vastleggingen 1973	Engagements 1974 — Vastleggingen 1974	Engagements 1975 — Vastleggingen 1975	Total 2 + 3 + 4 + 5 + 6 — Totaal 2 + 3 + 4 + 5 + 6	Exécution du plan en % — Uitvoering van het plan in %
	1	2	3	4	5	6	7	8
Autoroutes. — Autosnelwegen	79 200	16 650,1	19 242,3	14 390,1	12 936,1	16 148,8	79 367,4	100,2
Voies d'eau. — Waterwegen :								
a) Rivières. — Rivieren	31 700	7 017,7	5 902,1	4 178,5	5 146,2	4 711,1	26 955,6	85,0
b) Ports. — Havens	33 400	3 264,9	6 824,9	4 009,7	2 837,4	6 713,9	23 650,8	70,8
c) Barrages. — Stuwdammen	7 500	484,8	1 948,3	1 359,1	137,8	661,2	4 591,2	61,2
d) Ecoulement, démergement. — Waterafvoer en ontwatering	7 100	140,0	75,0	137,8	81,8	272,3	706,9	10,0
e) Dommages de guerre. — Oorlogsschade	900	298,1	52,9	51,2	46,6	85,9	534,7	59,4
	80 600	11 205,5	14 803,2	9 736,3	8 249,8	12 444,4	56 439,2	70,0
Travaux complémentaires dans la région wallonne. — Aan- vullende werken in het Waalse gewest	5 000	441,4	280,0	111,5	2,3	549,1	1 384,3	27,7
Autres rubriques prioritaires. — Andere voorrangsrubrieken :								
a) Routes. — Wegen	27 000	4 307,2	5 521,8	5 376,3	6 594,8	9 088,6	30 888,7	114,4
b) Bâtiments. — Gebouwen	27 000	2 826,4	4 281,1	2 762,0	2 788,1	4 164,7	16 822,3	62,3
c) Loi Brunfaut. — Wet Brunfaut	9 000	1 501,6	2 300,0	2 297,6	2 242,4	—	8 341,6	92,7
d) Travaux subsidés. — Gesubsidieerde werken	10 000	2 188,0	2 085,0	2 191,0	1 812,5	2 500,0	10 776,5	107,8
e) Ecoles provinciales et communales. — Gemeente en provin- ciale scholen	4 000	755,8	738,5	661,7	—	—	2 156,0	53,9
f) Expansion économique. — Economische expansie	8 000	2 122,2	1 500,8	1 011,0	1 817,4	—	6 451,4	80,6
g) Equipements électriques et électromécaniques. — Electri- sche en elektromechanische uitrustingen	5 000	375,6	804,6	219,7	131,6	275,7	11 807,2	36,1
h) Urbanisme — Stedebouw	4 000	658,2	624,4	540,9	544,1	275,3	2 642,9	66,1
	94 000	14 735,0	17 856,2	15 060,2	15 930,9	16 304,3	79 886,6	85,0
Marge. — Marge (1)	22 000	4 400,0	4 400,0	2 621,5	2 158,7	2 140,8	15 721,0	71,5
Total général. — Algemeen totaal	280 800	47 432,0	56 581,7	41 919,6	39 277,8	47 587,4	232 798,5	82,9

(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) et pour divers (909,6 millions).

(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) en voor diversen (909,6 miljoen).

ANNEXE 3.

**Programme « Intercommunale
voor Autosnelwegen West-Vlaanderen » 1976.**
(sur la base de 2 225 millions)

A. Autoroute A17-Tournai-Bruges.**a) Travaux.**

— Section Wevelgem-Rumbeke.	
— Ponts B51 — B52 — B56 — B58	120
— Section Rumbeke-Ardooie (jusqu'à la route de l'Etat n° 70 à Lichtervelde)	
— Terrassements (première phase)	240
— Pont 047 sous la voie ferrée	30
— Section Jabbeke-Zeebrugge.	
— Terrassements (première phase)	160
	550

b) Expropriations.

— Section Rumbeke-Ardooie	110
— Section Jabbeke-Zeebrugge	300
	410

Total A17 960

B. Autoroute A18-Jabbeke-Furnes-Calais.**a) Travaux.**

— Section Nieuport-Furnes.	
— Terrassements jusqu'à Wulpen	100
— Echangeur à hauteur de la route de l'Etat n° 57 à Nieuport + pont B18 sur cette route de l'Etat	100
	200

b) Expropriations.

— Section Nieuport-Furnes	100
Total A18	300

C. Autoroute A19-Courtrai-Ypres-Furnes.**Travaux.**

— Section Wevelgem-Geluvel.	
— Terrassements	200
— Revêtement Wevelgem-Menin	80
— Section Geluvel-Ypres St. Jean.	
— 4 ponts B	100
— Revêtement	245
Total (travaux) A19	625

D. Route de l'Etat n° 905 Torhout-Bruges.**a) Travaux.**

— Raccordement Koning Albertlaan-E5.	
— Ponts	120

b) Expropriations.

— Raccordement Koning Albertlaan-E5	70

Total route de l'Etat n° 905 190

Total travaux + expropriations 2 075
Révisions — décomptes — équipements col-
lectifs 150

Total général 2 225

BIJLAGE 3.

**Programma Intercommunale
voor Autosnelwegen West-Vlaanderen 1976**
(op basis van 2 225 miljoen)

A. Autosnelweg A17-Doornik-Brugge.**a) Werken.**

— Sectie Wevelgem-Rumbeke.	
— Bruggen B51 — B52 — B56 — B58	120
— Sectie Rumbeke-Ardooie. (tot aan RW. 70 te Lichtervelde)	
— Grondwerken (1 ^e fase)	240
— Brug 047 onder spoorweg	30
— Sectie Jabbeke-Zeebrugge.	
— Grondwerken (1 ^e fase)	160
	550

b) Onteigeningen.

— Sectie Rumbeke-Ardooie	110
— Sectie Jabbeke-Zeebrugge	300
	410

Totaal A17 960

B. Autosnelweg A18-Jabbeke-Veurne-Calais.**a) Werken.**

— Sectie Nieuwpoort-Veurne.	
— Grondwerken tot Wulpen	100
— Verkeerswisselaar ter hoogte van rijksweg n° 57 te Nieuwpoort + brug B18 in deze rijksweg	100
	200

b) Onteigeningen.

— Sectie Nieuwpoort-Veurne	100
Totaal A18	300

C. Autosnelweg A19 - Kortrijk-Ieper-Veurne.**Werken**

— Sectie Wevelgem-Geluvel.	
— Grondwerken	200
— Wegdekken Wevelgem-Menin	80
— Sectie Geluvel-Ieper St. Jan.	
— 4 B bruggen	100
— Wegdekken	245
Totaal (werken) A19	625

D. Rijksweg n° 905 Torhout-Brugge.**a) Werken.**

— Aansluiting Koning Albertlaan-E5.	
— Bruggen	120

b) Onteigeningen.

— Aansluiting Koning Albertlaan-E5	70

Totaal rijksweg n° 905 190

Totaal werken + onteigeningen 2 075
Herzelingen — verrekeningen — nutsvoorzie-
ningen 150

Algemeen totaal 2 225

ANNEXE 4.

Régie des Bâtiments — Travaux à exécuter
dans la province de Limbourg.

BIJLAGE 4.

Regie der Gebouwen — Werken uit te voeren
in de provincie Limburg.

	Prévu — Voorzien	Total — Totaal	Engagé — Vastgelegd	Totaux — Totalen
<i>Intérieur.</i>			<i>Binnenlandse Zaken.</i>	
C. Programme 1976 :			C. Programma 1976 :	
1. Hasselt :			1. Hasselt :	
Gouvernement provincial : hangars + protection contre l'incendie	2 000		Provinciaal Gouvernement : Bergplaatsen + brandbeveiliging.	
		2 000		
Totaux		2 000	Totalen.	
<i>Culture néerlandaise.</i>			<i>Nederlandse Cultuur.</i>	
A. Achèvement de travaux entamés :			A. Voltooiing begonnen werken :	
1. Spouwen :			1. Spouwen :	
Château « Alde Biezen » : restauration ..	20 000		Kasteel « Alde Biezen » : Restauratie.	
		20 000		
Totaux		20 000	Totalen.	
<i>Agriculture.</i>			<i>Landbouw.</i>	
C. Programme 1976 :			C. Programma 1976 :	
1. Maasmechelen :			1. Maasmechelen :	
Maison du garde forestier	2 500		Boswachtershuis.	
		2 500		
Totaux		2 500	Totalen.	
<i>Travaux publics.</i>			<i>Openbare Werken.</i>	
B. Excédents de programmes antérieurs :			B. Overschotten voorgaande programma's :	
1. Stokkem :			1. Stokkem :	
Habitation de l'éclusier : construction nouvelle	2 500		Sluiswachterswoning : Nieuwbouw.	
		2 500		
Totaux		2 500	Totalen.	
<i>Gendarmerie.</i>			<i>Rijkswacht.</i>	
B. Excédents de programmes antérieurs :			B. Overschotten voorgaande programma's :	
1. Hasselt :			1. Hasselt :	
Transformation cuisines, réfectoire et garage	1 500		Verbouwing keukens, refter en garage.	
		1 500		
C. Programme 1976 :			C. Programma 1976 :	
1. Bilzen :			1. Bilzen :	
a) travaux d'extension	3 700		a) uitbreidingswerken.	
b) construction d'habitation	2 000		b) bouwen woning.	
		5 700		
Totaux		5 700	Totalen.	

	Prévu Voorzien	Total Totaal	Engagé Vastgelegd	Totaux Totalen
<i>Centres administratifs (programme spécial).</i>			<i>Administratieve centra (speciaal programma).</i>	
C. Programme 1976 :			C. Programma 1976 :	
1. Hasselt :			1. Hasselt :	
C. A. E. : construction nouvelle - 1 ^{re} tran-			R. A. C. : Nieuwbouw - 1 ^{ste} schijf.	
che	360 000	360 000		
			Totalen.	
Totaux		360 000		
<i>Justice.</i>			<i>Justitie.</i>	
B. Excédents de programmes antérieurs :			B. Overschotten voorgaande programma's :	
1. Tongres :			1. Tongeren :	
Prison : transformation des cuisines et des			Gevangenis : Verbouwen keuken en werk-	
ateliers	2 500	2 500	plaatsen.	
			Totalen.	
Totaux		2 500		

ANNEXE 5.

Régie des Bâtiments — Travaux à réaliser
dans le province de Luxembourg.

BIJLAGE 5.

Regie der Gebouwen — Werken uit te voeren
in de provincie Luxemburg.

	Prévu — Voorzien	Total — Totaal	Engagé — Vastgelegd	Totaux — Totalen
<i>Centre administratif.</i>			<i>Administratief centrum.</i>	
B. Reliquats programmes antérieurs :			B. Overschotten vroegere programma's.	
1. Marche :			1. Marche :	
C. A. E.-Construction : 1 ^{re} tranche	50 000		C. A. E. : Bouwerken : 1 ^{ste} tranche.	
		50 000		
Totaux		50 000	Totalen.	
<i>Justice.</i>			<i>Justitie.</i>	
B. Reliquats programmes antérieurs :			B. Overschotten vroegere programma's.	
1. Arlon :			1. Aarlen :	
Prison : salle de visite	1 300		Gevangenis : spreekkamer.	
2. St.-Hubert :			2. St.-Hubert :	
Centre pénitentiaire agricole : garage et abri	1 700		« Centre Pénitentiaire agricole » : garage en afdak.	
		3 000		
Totaux		3 000	Totalen.	
<i>Intérieur.</i>			<i>Binnenlandse Zaken.</i>	
B. Reliquats programmes antérieurs :			B. Overschotten vroegere programma's.	
1. Arlon :			1. Aarlen :	
Gouvernement provincial : extension de locaux et aménagement des bâtiments existants	30 000		Provinciaal bestuur : uitbreiding van loka- len en inrichting van bestaande gebou- wen.	
		30 000		
Totaux		30 000	Totalen.	
<i>Travaux publics.</i>			<i>Openbare Werken.</i>	
B. Reliquats programmes antérieurs :			B. Overschotten vroegere programma's.	
1. Bouillon :			1. Bouillon :	
Château-Fort : restauration	3 000		Versterkt kasteel : herstellingswerken.	
2. Laroche :			2. Laroche :	
Château :			Kasteel :	
a) travaux d'aménagement	1 500		a) aanpassingswerken.	
b) travaux d'électricité	4 500		b) electriciteitswerken.	
		9 000		
Totaux		9 000	Totalen.	
<i>Gendarmerie.</i>			<i>Rijkswacht.</i>	
B. Reliquats programmes antérieurs :			B. Overschotten vroegere programma's.	
1. Bastogne :			1. Bastenaken :	
Garage + aire de manœuvre	1 000		Garage + oefenveld.	
		1 000		
Totaux		1 000	Totalen.	

	Prévu Voorzien	Total Totaal	Engagé Vastgelegd	Totaux Totalen
<i>Politique scientifique — Education nationale.</i>			<i>Wetenschappelijk onderzoek — Nationale Opvoeding.</i>	
B. Reliquats programmes antérieurs :				B. Overschotten vroegere programma's.
1. Ethe-Buzenol :				1. Ethe-Buzenol :
Centre de recherche et d'initiation à la Science	25 000	25 000		« Centre de Recherche et d'initiation à la Science ».
Totaux		25 000		Totalen.
<i>Politique scientifique — Agriculture.</i>			<i>Wetenschappelijk onderzoek — Landbouw.</i>	
B. Reliquats programmes antérieurs :				B. Overschotten vroegere programma's.
1. Libramont :				1. Libramont :
Station « Luxembourg » électricité	1 400	1 400		Station « Luxembourg » : electriciteit.
Totaux		1 400		Totalen.

ANNEXE 6.

**Circulaire ministérielle du 8 octobre 1975
portant instructions relatives au calcul de l'intervention
de l'Etat prévue à l'article 1^{er} de l'arrêté royal fixant,
pour la région wallonne, les modalités d'application
de l'article 33 du Code du logement.**

I. Conformément à l'article 2, paragraphe 1, littéra c, l'intervention de l'Etat dans le coût des voies d'accès aux garages souterrains ou aux bâtiments affectés au même usage, de leurs aires de circulation et de manœuvres intérieures est définie de la manière suivante :

1. Voies d'accès.

L'Etat prend entièrement en charge le coût des travaux jusqu'à l'entrée des bâtiments à l'exclusion des ouvrages d'art. Les travaux dont question comportent l'exécution de la sous-fondation, de la fondation et du revêtement.

2. Aires de circulation et de manœuvre intérieure.

Les aires de circulation et de manœuvre, généralement exécutées en béton armé, sont définies à la circulaire n° 59 du 17 juin 1970 émanant de l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire.

Le montant de l'intervention de l'Etat est calculé en multipliant le prix unitaire du béton armé tel que remis par l'entreprise adjudicataire par le volume d'une dalle d'épaisseur fictive de 0,20 m et de surface définie ci-dessus.

La liquidation de l'intervention se fera sur présentation de factures séparées et dûment justifiées par les Sociétés nationales.

II. Si le toit des garages souterrains ou de bâtiments affectés au même usage sert à des emplacements de parking, le montant de l'intervention de l'Etat est calculé comme au 2. ci-dessus, majoré du coût du revêtement sur la surface entière du toit, non comprise la chape d'étanchéité.

*Le Ministre des Affaires wallonnes,
de l'Aménagement du Territoire et du Logement,*

A. CALIFICE.

BIJLAGE 6.

**Ministeriële omzendbrief van 8 oktober 1975
houdende onderrichtingen betreffende de wijze
van berekening van de rijkstegemoetkoming bedoeld in
artikel 1 van het koninklijk besluit dat, voor het
Waalse gewest, de toepassing regelt van artikel 33
van de Huisvestingscode.**

I. Overeenkomstig artikel 2, § 1, letter c, wordt de rijkstegemoetkoming in de kosten van de inritten tot de ondergrondse parkeergarages of de tot hetzelfde doel aangewende gebouwen en van de verkeers- en manoeuvreerruimten erbinnen vastgesteld als volgt :

1. Inritten.

De Staat draagt volledig de kosten van de werken tot aan de ingang van de gebouwen, met uitzondering van de kunstwerken. De werken waarvan sprake is, omvatten de uitvoering van de onderfundering, de fundering en de bedekking.

2. Verkeers- en manoeuvreerruimten.

De in het algemeen uit gewapend beton vervaardigde verkeers- en manoeuvreerruimten worden bepaald bij de omzendbrief n° 59 van 17 juni 1970 uitgaande van het Bestuur van Stedebouw en Ruimtelijke Ordening.

Het bedrag van de rijkstegemoetkoming wordt berekend door de eenheidsprijs van het gewapend beton, opgegeven door de aannemer aan wie de uitvoering van het gebouw is toegewezen, te vermenigvuldigen met het volume van een vloerplaat van 0,20 m fictieve dikte en de hierboven bepaalde oppervlakte.

De betaling van de tegemoetkoming zal geschieden tegen voorlegging van afzonderlijke en door de nationale maatschappijen behoorlijk gerechtvaardigde rekeningen.

II. Indien het dak van de ondergrondse parkeerruimten of van de tot hetzelfde doel aangewende gebouwen als parking dient, wordt het bedrag van de rijkstegemoetkoming berekend zoals bepaald is onder 2 hierboven, verhoogd met de prijs van de bekleding over de gehele oppervlakte van het dak, doch met uitzondering van de waterdichte rok.

*De Minister van Waalse Aangelegenheden,
van Ruimtelijke Ordening en van Huisvesting,*

(get.) A. CALIFICE.

Equipements subsidies et taux des subsides correspondants.

Gesubsidieerde voorzieningen en bedrag van de subsidies.

	Acces au groupe d'habitations — Toegang tot de woninggroep	A l'intérieur du groupe d'habitations (excepté do- maine privé) — Binnen de woninggroep (particulier domein uit- gezonderd)	Périphérie du groupe d'habitations — Omgeving van de woninggroep	Remarques — Opmerkingen
Voirie et éclairage public. — Weg- werken en openbare verlichting.	60 % - si PPA 30 % - si pas PPA 60 % - indien BPA 30 % - indien geen BPA	100 %	80 % - si PPA 65 % - si pas PPA 80 % - indien BPA 65 % - indien geen BPA	
Parking intégré à la voirie. — Par- keerruimte die deel uitmaakt van de weg	—	100 %	—	Parking de plein-pied pour l'usage des immeubles à appartements, ou autres constructions communautaires constituant partie inté- grante du groupe d'habitations. — Gelijkvloerse parkeerruimte ten behoeve van de appartementsgebouwen of andere gemeen- schappelijke gebouwen die integrerend deel uitmaken van de woninggroep.
Voies d'accès aux garages groupés et aires normales de manœuvre devant ceux-ci. — Inriten naar de in groepen gebouwde gara- gen en normale parkeerruimten voor deze garages	—	100 %	—	
Voies d'accès aux garages souter- rains et aires de circulation et de manœuvre devant ceux-ci. — Inriten naar de ondergrondse parkeergarages en verkeers- en manoeuvresruimten voor deze garages	—	100 %	—	N.B. Une circulaire ministérielle sera jointe à l'arrêté royal et déter- minera les modalités d'intervention en la matière. — N.B. Een ministeriële omzendbrief zal aan het koninklijk besluit worden toegevoegd en de bijzonderheden inzake de tegemoetkoming vastleggen.
Egouttage. — Riolering	100 % (1)	100 %	100 % (1)	(1) Si les installations traitent d'autres débits que ceux du lotisse- ment social, l'intervention de l'Etat est proportionnelle à ceux-ci et pour sa quote-part la commune obtient 80 % de subsides. — (1) Indien de installatie ander afvalwater dan dat van de groep volkswoningen verwerkt, wordt de rijkstegemoetkoming dien- overeenkomstig bepaald en de gemeente ontvangt, voor haar aandeel, subsidies ten belope van 80 %.
Distribution d'eau. — Watervoor- ziening	100 % (2)	100 %	100 % (2)	(2) Même remarque que (1), mais aucune intervention de l'Etat dans la quote-part communale. — (2) Zelfde opmerking als onder (1), maar er is geen rijkstegemoetkoming in het aandeel van de gemeente.
Aménagement des abords. — Ter- reinaanleg rond de woningen	—	100 %	100 %	Voir exception dans le texte du projet d'arrêté royal. — Zie uit- zondering in de tekst van het ontwerp van koninklijk besluit.
Equipements communs, installa- tions et construction à caractère collectif. — Gemeenschappelijke voorzieningen, installaties en bouwwerken voor collectief ge- bruik	—	60 %	—	Voir les conditions à l'article 6, a. — Zie de voorwaarden onder artikel 6, a.

ANNEXE 7.

Circulaire ministérielle du 28 novembre 1975
organisant, pour la région wallonne,
l'octroi de subventions pour l'information et la formation
en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme
et notamment en matière de plans de secteur.

Synthèse.

La circulaire ministérielle d'application détermine le mode de preuves concernant la reconnaissance comme mouvement d'éducation permanente et précise comment les autres mouvements peuvent obtenir l'agrément.

Les réunions d'information doivent être annoncées au directeur provincial de l'urbanisme par envoi de l'invitation publique.

Le programme du cycle de formation et le choix des conférenciers sont soumis à l'agrément du directeur provincial de l'urbanisme qui statue dans les quinze jours.

Le cycle est alors annoncé à la direction provinciale de l'urbanisme au moyen du formulaire annexé à la circulaire.

Circulaire ministérielle.

1. Preamble.

La présente circulaire a pour objet de fixer les modalités d'application de l'arrêté royal du 28 novembre 1975 organisant l'octroi de subventions pour l'information et la formation en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme et notamment en matière de plans de secteur.

2. Organisations d'éducation permanente.

La qualité d'organisation d'éducation permanente est attestée par la copie de la lettre d'agrément du Ministère de la Culture française ou de la lettre d'octroi des subventions de fonctionnement ayant trait au dernier exercice. A défaut, par tout document émanant du Ministère de la Culture française et attestant la qualité d'organisation d'éducation permanente.

3. Autres organisations.

L'octroi de subventions à ces organisations et mouvements est subordonné à leur agrément par le Ministre qui a l'Aménagement du Territoire dans ses attributions.

Une demande expresse est, à cette fin, adressée au Ministre. Elle précise la nature et le but de l'organisation ou du mouvement et demande l'agrément pour la tenue de réunions d'information et/ou de cycles de formation.

L'agrément ne doit être demandé qu'une seule fois. Elle est notifiée par écrit au demandeur.

4. Annonce de la réunion d'information ou du cycle de formation.

Les réunions d'information et les cycles de formation doivent être annoncés quinze jours à l'avance minimum à la direction provinciale de l'urbanisme correspondant à la province dans laquelle la réunion ou le cycle de formation aura lieu.

4.1. Réunions d'information.

Les réunions d'information sont annoncées au directeur provincial de l'urbanisme par envoi de l'invitation publique, laquelle précise les lieu, jour et heure de la réunion ainsi que son objet précis.

Il y est joint copie du document attestant la qualité d'organisation d'éducation permanente ou de la lettre d'agrément par le Ministre qui a l'Aménagement du Territoire dans ses attributions.

4.2. Cycles de formation.

Les cycles de formation sont annoncés au directeur provincial de l'urbanisme, par pli recommandé, sur document conforme à l'annexe n° 1 de la présente circulaire.

BIJLAGE 7.

Ministeriële circulaire van 28 november 1975
houdende voor het Waalse gewest organisatie
van de toekenning van toelagen voor de voorlichting
en de opleiding inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw,
in het bijzonder betreffende gewestplannen.

Samenvatting.

De ministeriële circulaire die de toepassing regelt, bepaalt de wijze waarop het bewijs geleverd wordt van de erkenning als beweging voor voortdurende scholing en vermeldt op welke wijze de andere bewegingen die erkenning kunnen bekomen.

De voorlichtingsvergaderingen moeten bij middel van een openbare uitnodiging ter kennis van de provinciale directeur van stedenbouw worden gebracht.

Het programma van de opleidingscyclus evenals de keuze van de sprekers worden ter goedkeuring voorgelegd aan de provinciale directeur voor de stedenbouw, die binnen vijftien dagen uitspraak doet.

De cyclus wordt vervolgens ter kennis gebracht van de provinciale directeur voor de stedenbouw bij middel van het bij de onderhavige circulaire gevoegde formulier.

Ministeriële circulaire.

1. Inleiding.

De onderhavige circulaire strekt ertoe de toepassing te regelen van het koninklijk besluit van 28 november 1975 houdende organisatie van de toekenning van toelagen voor de voorlichting en de opleiding inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw, in het bijzonder betreffende gewestplannen.

2. Organisaties voor voortdurende scholing.

De hoedanigheid van organisatie voor voortdurende scholing wordt bevestigd door een afschrift van de erkenningsbrief van het Ministerie van Franse Cultuur of van de brief waarin, voor het afgelopen dienstjaar, werkingstoelagen worden verleend. Bij ontstentenis daarvan, door enig document uitgaande van de Minister van de Franse Cultuur dat de hoedanigheid van organisatie voor voortdurende scholing bevestigt.

3. Andere organisaties.

De toekenning van toelagen aan die organisaties en bewegingen is afhankelijk gesteld van hun erkenning door de Minister tot wiens bevoegdheid de Ruimtelijke Ordening behoort.

Daartoe moet een uitdrukkelijk verzoek gericht worden tot de Minister. Dat verzoek vermeldt de aard en het doel van de organisatie of van de beweging en bevat een aanvraag om erkenning voor het houden van voorlichtingsvergaderingen en/of opleidingscyclussen.

De erkenning moet slechts éénmaal worden aangevraagd. Zij wordt schriftelijk aan de verzoeker ter kennis gebracht.

4. Bekendmaking van de voorlichtingsvergadering of van de opleidingscyclussen.

De voorlichtingsvergaderingen en de opleidingscyclussen moeten ten minste vijftien dagen vooraf ter kennis gebracht worden aan de betrokken provinciale directie voor de stedenbouw van de provincie waarin de voorlichtingsvergadering of de opleidingscyclus zal doorgaan.

4.1. Voorlichtingsvergaderingen.

De voorlichtingsvergaderingen worden aan de provinciale directeur voor stedenbouw ter kennis gebracht bij middel van een openbare uitnodiging die de plaats, de datum en het uur van de vergadering evenals haar nauwkeurig omschreven voorwerp vermeldt.

Er wordt een afschrift bijgevoegd van het document waaruit de hoedanigheid blijkt van de organisatie voor voortdurende scholing of van de erkenningsbrief van de Minister tot wiens bevoegdheid de Ruimtelijke Ordening behoort.

4.2. Opleidingscyclussen.

De opleidingscyclussen worden aan de provinciale directeur van stedenbouw bij ter post aangetekende brief ter kennis gebracht op een document dat overeenstemt met de bijlage n° 1 bij de onderhavige omzendbrief.

Le programme du cycle de formation et le(s) conférencier(s) sont préalablement soumis à l'agrément du Ministre qui a l'Aménagement du Territoire dans ses attributions.

Une demande expresse est, à cette fin, adressée au directeur provincial de l'urbanisme. Elle précise notamment les noms et qualités des conférenciers ainsi que le programme exact du cycle de formation et demande leur agrément.

Le directeur provincial de l'urbanisme notifie par écrit, dans les quinze jours, l'agrément ou le refus d'agrément. Ce dernier doit être motivé. Passé le délai de quinze jours, l'agrément est réputée acquise, sans qu'il puisse être émis de refus d'attente.

Il va de soi que les principes constitutionnels de liberté d'opinion et d'expression ne peuvent être mis en cause. Le refus d'agrément du directeur provincial ne peut être motivé que par des considérations ayant trait aux qualifications des conférenciers et au contenu du programme.

5. Demandes de subventions.

L'article 9 de l'arrêté royal susmentionné précise que les demandes de subventions doivent être introduites au plus tard dans les deux mois qui suivent le semestre au cours duquel les réunions d'information ont eu lieu ou au cours duquel les cycles de formation ont pris fin.

Ces demandes sont à adresser au directeur provincial de l'urbanisme sur formulaire conforme à l'annexe n° 2 de la présente circulaire. Le directeur provincial de l'urbanisme vise ces demandes et les transmet, avec le dossier, à la direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire.

A. CALIFICE.

Het programma van de opleidingscyclus en de spreker(s) worden vooraf onderworpen aan de goedkeuring van de Minister tot wiens bevoegdheid de Ruimtelijke Ordening behoort.

Daartoe wordt een uitdrukkelijk verzoek gericht tot de provinciale directeur voor stedenbouw. In dat verzoek worden ondermeer de namen en de hoedanigheid van de sprekers, evenals het juiste programma van de opleidingscyclus vermeld en wordt voorgesteld deze goed te keuren.

De provinciale directeur voor de stedenbouw brengt binnen vijftien dagen schriftelijk zijn goedkeuring of zijn weigering ter kennis. De weigering moet met redenen omkleed zijn. Na de termijn van vijftien dagen wordt de goedkeuring vermoed te zijn toegekend zonder dat een voorlopige weigering mag worden uitgesproken.

Vanzelfsprekend mogen de grondwettelijke principes inzake vrijheid van mening en van uitdrukking niet in het gedrang worden gebracht. De weigering van de provinciale directeur mag enkel gegrond worden op overwegingen die betrekking hebben op de kwalificaties van de sprekers en de inhoud van het programma.

5. Aanvragen om toelagen.

Artikel 9 van voornoemd koninklijk besluit bepaalt dat de aanvragen om tegemoetkoming uiterlijk moeten worden ingediend binnen de twee maanden die volgen op de semester tijdens welke de voorlichtingsvergaderingen zijn doorgegaan of tijdens welke de opleidingscyclus is geëindigd.

Die aanvragen moeten gericht worden tot de provinciale directeur van stedenbouw op een formulier dat overeenstemt met de bijlage n° 2 bij de onderhavige circulaire. De provinciale directeur voor stedenbouw viseert die aanvragen en maakt ze, samen met het dossier, over aan de algemene directie voor stedenbouw en ruimtelijke ordening.

A. CALIFICE.

ANNEXE 8.

Circulaire ministérielle.

Circulaire ministérielle du 10 décembre 1975 déterminant, pour la région wallonne, les conditions d'octroi et les taux de subsides pour l'acquisition de terrains en vue de la conservation, de la création ou de l'aménagement d'espaces verts publics.

1. Définition des espaces verts.

L'article 2 de l'arrêté royal du 10 décembre 1975 prévoit la possibilité de subventionner « l'acquisition de terrains en vue de la conservation, de la création ou de l'aménagement d'espaces verts publics ».

L'expression « espaces verts » s'entend non seulement des parcs et plans d'eau entourés d'un espace suffisant dont l'eau n'est pas réservée à l'approvisionnement mais aussi des espaces arborés ou boisés non destinés à l'exploitation et qui remplissent un rôle urbanistique et social.

2. Introduction de la demande.

La demande de subsides doit être introduite avant l'acquisition ou le compromis de vente.

En cas de vente publique, la demande de subsides doit être introduite dans le mois de l'adjudication provisoire.

3. Composition du dossier.

Le dossier de demande de subsides contient :

— la délibération de l'organe compétent portant sur le principe de l'acquisition du bien, sur son affectation à l'usage d'espace vert public ouvert gratuitement au public et demandant les subsides au Ministre ayant l'aménagement du territoire dans ses attributions;

- un extrait cadastral du bien visé;
- un extrait de la matrice cadastrale;

— une estimation de la valeur du bien par le Comité d'acquisition des immeubles pour le compte de l'Etat ou le Receveur de l'Enregistrement et des Domaines.

Ce dossier est envoyé au Service du Plan vert qui consulte le Service de Politique générale de l'Aménagement du territoire et transmet une proposition au Ministre endéans les 2 mois de la réception du dossier complet auquel il est accusé réception.

4. Mesures de protection.

Pour autant que le bien en question ne soit pas repris en zone d'espaces verts ou en zone de parc au plan de secteur ou au projet de plan de secteur, un plan particulier d'aménagement affectant le bien à l'usage public devra être approuvé provisoirement par le Conseil communal dans l'année de l'octroi des subsides.

Tous les actes de gestion et les travaux d'entretien dont l'exécution serait de nature à compromettre l'existence d'une partie des espaces verts, notamment le déboisement, l'abattage d'arbres à haute futaie, le défrichement, la modification de la végétation ou du relief, l'assèchement, l'inondation, le comblement ou le creusement d'étangs ou de rivières doivent être approuvés par le Service de Politique générale et par le Service du Plan vert.

L'espace vert ne peut être grevé de servitudes, ni loué, ni faire l'objet d'aucun démembrement du droit de propriété.

L'article 6 de l'arrêté royal prévoit des sanctions financières en cas d'affectation, même partielle, ou d'utilisation du bien à d'autres fins que celles d'espaces verts publics. Il doit cependant être entendu que l'utilisation limitée dans le temps d'un espace vert pour des activités non lucratives telles que camps de jeunesse, concerts publics, etc., ne tombe pas sous l'application de ces dispositions.

5. Programme d'entretien et de gestion.

Chaque année, il y a lieu d'établir un programme d'entretien et de gestion reprenant les prévisions pour les cinq années à venir. Ce programme, accompagné d'un plan financier, porte tant sur la gestion courante (curage des étangs, entretien des plantations...) que sur les travaux d'aménagement (assèchement, création de sentiers, placement de bancs publics). Ce programme doit être approuvé par le service du Plan vert avant le premier décembre.

La gestion de l'espace vert est à charge du pouvoir public acquéreur.

Le Ministre des Affaires wallonnes,
de l'Aménagement du territoire et du Logement,

A. CALIFICE.

BIJLAGE 8.

Ministeriële circulaire.

Van 10 december 1975 tot vaststelling, voor het Waalse gewest, van de toekenningsvoorwaarden en de bedragen van de toelagen voor het verkrijgen van gronden, met het oog op het behoud, de aanleg of de ordening van openbare groene ruimten.

1. Definitie van de groene ruimten.

Artikel 2 van het koninklijk besluit van 10 december 1975 voorziet in de mogelijkheid om « het verkrijgen van gronden met het oog op het behoud, de aanleg of de ordening van openbare groene ruimten » te subsidiëren.

De uitdrukking « groene ruimten » behelst niet alleen de parken en vijvers die met een voldoende ruimte zijn omgeven en waarvan het water niet voor de bevoorrading wordt gebruikt, maar ook met bomen of struikgewas begroeide gebieden die niet voor exploitatie zijn bestemd en die een stedenbouwkundige en sociale rol vervullen.

2. Indiening van de aanvraag.

De subsidieaanvraag moet worden ingediend vóór de aankoop of de verkoopsovereenkomst.

Ingeval van openbare verkoop moet de subsidieaanvraag tijdens de maand van de voorlopige toewijzing worden ingediend.

3. Samenstelling van het dossier.

Het subsidieaanvraag-dossier bevat :

— de beslissing van het bevoegde orgaan over het principe van de aankoop van het goed en over de bestemming ervan als openbare groene ruimte die gratis voor het publiek toegankelijk is, en waarbij subsidies worden gevraagd aan de Minister tot wiens bevoegdheid de ruimtelijke ordening behoort;

— een kadastraal uittreksel van het bedoelde goed;

— een uittreksel van de kadastrale legger;

— een raming van de waarde van het goed door het Comité tot aankoop van onroerende goederen voor rekening van de Staat of door de ontvanger van de Registratie en Domeinen.

Dit dossier wordt naar de Dienst van het Groenplan gezonden, die de Dienst voor Algemeen Beleid van Ruimtelijke Ordening raadpleegt en binnen twee maanden na ontvangst van het volledige dossier, waarvan ontvangst wordt gemeld, een voorstel aan de Minister overlegt.

4. Beschermingsmaatregelen.

Voor zover het goed in kwestie niet in een groenzone of een parkzone in het gewestplan of in het ontwerp-gewestplan is opgenomen, moet een bijzonder plan van aanleg waarbij het goed voor openbaar gebruik wordt bestemd, door de gemeenteraad voorlopig worden goedgekeurd binnen een jaar na de toekenning van de subsidies.

Alle beheersdaden en onderhoudswerken waarvan de uitvoering het bestaan van een gedeelte van de groene ruimte in gevaar kan brengen, met name ontbossing, het vellen van hoogstammige bomen, ontginning, wijziging van de begroeiing of van het reliëf, drooglegging, overstrooming, het dempen of graven van vijvers of rivieren, moeten door de Dienst voor Algemeen Beleid en door de Dienst van het Groenplan worden goedgekeurd.

De groene ruimte mag niet door erfdienstbaarheden worden belast, het mag niet worden verhuurd en het eigendomsrecht mag niet worden verkaveld.

Artikel 6 van het koninklijk besluit bepaalt financiële sancties wanneer het goed zelfs maar gedeeltelijk wordt bestemd of gebruikt voor andere doeleinden dan die van openbare groene ruimte. Het spreekt evenwel vanzelf dat het in de tijd beperkte gebruik van een groene ruimte voor een niet-winstgevend activiteit, zoals jeugdkampen, openbare concerten, enz., niet onder toepassing van die bepalingen valt.

5. Onderhouds- en beheersprogramma.

Elk jaar moet een onderhouds- en beheersprogramma worden opgesteld dat de vooruitzichten voor de volgende vijf jaar bevat. Dat programma gaat vergezeld van een financieel plan en behandelt zowel het lopende beheer (de reiniging van de vijvers, het onderhoud van de aanplantingen...) als de aanpassingswerken (drooglegging, aanleg van paden, plaatsing van rustbanken). Dat programma moet door de Dienst van het Groenplan vóór 1 december worden goedgekeurd.

Het beheer van de groene ruimte valt ten laste van de openbare instantie die het heeft aangekocht.

De Minister van Waalse Aangelegenheden,
van Ruimtelijke Ordening en van Huisvesting,

A. CALIFICE.

ANNEXE 9.

Flandre.

Plans de secteur. — Situation au début de janvier 1976.

A. Flandre occidentale.

1. Furnes-Westkust. Arrêté ministériel du 28 décembre 1973.

Actuellement, l'examen du dossier du point de vue de l'aménagement du territoire est en voie d'achèvement. La préparation du plan de secteur définitif prendra quelques mois. L'arrêté royal est prévu pour le début d'avril 1976.

2. Ostende-Middenkust. Arrêté ministériel du 15 février 1974.

L'enquête publique est terminée. L'examen du point de vue de l'aménagement du territoire est en cours. Le plan de secteur définitif est prévu pour le début de juin 1976.

3. Bruges-Oostkust. Arrêté ministériel du 29 mars 1974.

L'enquête publique est terminée. L'examen du point de vue de l'aménagement du territoire est en cours. Le plan de secteur définitif est prévu pour le début de septembre 1976.

4. Dixmude-Torhout.

Le projet de plan de secteur a été ratifié par arrêté ministériel en date du 13 janvier 1976.

5. Ypres-Poperinge.

Une proposition d'avant-projet de plan de secteur est entrée en dernière phase d'examen. Un arrêté ministériel fixant le projet de plan de secteur est prévu pour avril 1976.

6. Roulers-Tielt.

La situation en ce qui concerne ce plan de secteur est à peu près identique à celle du plan de secteur d'Ypres-Poperinge. Un arrêté ministériel est prévu pour le mois de mai 1976.

7. Courtrai. Arrêté ministériel du 17 octobre 1974.

L'enquête publique est terminée. Le dossier définitif a été transmis par le Gouverneur à l'Administration de l'Urbanisme, qui procédera prochainement à l'enquête du point de vue de l'aménagement du territoire.

B. Flandre orientale.

8. Zone du canal Gand-Terneuzen. Arrêté ministériel du 17 septembre 1974.

Le dossier est actuellement examiné par la Commission consultative régionale, qui présentera incessamment un rapport.

9. Eeklo-Aalter. Arrêté ministériel du 28 mars 1975.

La deuxième phase de l'enquête publique est actuellement en cours (communes et députation permanente).

10. Termonde. Arrêté ministériel du 15 octobre 1975.

L'enquête publique débute le 1^{er} février 1976.

11. Audenarde. Arrêté ministériel du 5 mars 1974.

L'enquête publique est terminée. L'enquête du point de vue de l'aménagement du territoire est en cours. Un plan de secteur définitif est prévu pour la mi-septembre 1976.

12. Alost-Ninove-Grammont-Zottegem. Arrêté ministériel du 9 mai 1975.

L'enquête publique a débuté le 1^{er} décembre 1975.

13. Saint-Nicolas-Lokeren. Arrêté ministériel du 15 octobre 1975.

L'enquête publique débute le 1^{er} février 1976.

C. Anvers.

14. Anvers.

L'avant-projet est actuellement soumis à un complément d'examen. Un projet de plan de secteur (arrêté ministériel) est prévu pour la mi-avril 1976.

BIJLAGE 9.

Vlaanderen.

Gewestplannen. — Stand van zaken begin januari 1976.

A. West-Vlaanderen.

1. Veurne-Westkust. Ministerieel besluit van 28 december 1973.

De laatste hand wordt gelegd aan het planologisch onderzoek van het dossier. De voorbereiding van het definitieve gewestplan zal enkele maanden vergen. Het koninklijk besluit wordt in het vooruitzicht gesteld tegen begin april 1976.

2. Oostende-Middenkust. Ministerieel besluit van 15 februari 1974.

Het openbaar onderzoek is beëindigd. Het planologisch onderzoek is aan de gang. Een definitief gewestplan wordt in het vooruitzicht gesteld tegen begin juni 1976.

3. Brugge-Oostkust. Ministerieel besluit van 29 maart 1974.

Het openbaar onderzoek is beëindigd. Het planologisch onderzoek is aan de gang.

Een definitief gewestplan wordt in het vooruitzicht gesteld tegen begin september 1976.

4. Diksmuide-Torhout.

Het ontwerp-gewestplan werd met ministerieel besluit bekrachtigd op 13 januari 1976.

5. Ieper-Poperinge.

Een voorstel van voorontwerp-gewestplan is momenteel in de laatste fase van onderzoek. Een ministerieel besluit houdende vaststelling van het ontwerp-gewestplan wordt tegen april 1976 in het vooruitzicht gesteld.

6. Roeselare-Tielt.

De toestand van dit gewestplan is ongeveer gelijklopend met deze van Ieper-Poperinge. Een ministerieel besluit wordt in het vooruitzicht gesteld tegen mei 1976.

7. Kortrijk. Ministerieel besluit van 17 oktober 1974.

Het openbaar onderzoek werd beëindigd. De definitieve bundel werd door de Gouverneur overgemaakt aan het Bestuur van de Stedebouw welke eerlang het planologisch onderzoek zal aanvangen.

B. Oost-Vlaanderen.

8. Gentse-Kanaalzone. Ministerieel besluit van 17 september 1974.

Het dossier wordt momenteel onderzocht door de regionale commissie van advies, welke eerlang een verslag zal voorleggen.

9. Eeklo-Aalter. Ministerieel besluit van 28 maart 1975.

De tweede fase van het openbaar onderzoek is momenteel lopend (gemeenten en bestendige deputatie).

10. Dendermonde. Ministerieel besluit van 15 oktober 1975.

Het openbaar onderzoek start op 1 februari 1976.

11. Oudenaarde. Ministerieel besluit van 5 maart 1974.

Het openbaar onderzoek is beëindigd. Het planologisch onderzoek is aan de gang.

Een definitief gewestplan wordt in het vooruitzicht gesteld tegen half september 1976.

12. Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem. Ministerieel besluit van 9 mei 1975.

Het openbaar onderzoek is begonnen op 1 december 1975.

13. Sint-Niklaas-Lokeren. Ministerieel besluit 15 oktober 1975.

Het openbaar onderzoek start op 1 februari 1976.

C. Antwerpen.

14. Antwerpen.

Het voorontwerp wordt momenteel nader onderzocht. Een ontwerp-gewestplan (Ministerieel besluit) wordt in het vooruitzicht gesteld tegen half april 1976.

15. Malines. Arrêté ministériel du 15 février 1974.

L'enquête du point de vue de l'aménagement du territoire aussi bien que l'enquête administrative relative au dossier préparant le plan de secteur définitif sont terminées. L'administration met actuellement la dernière main à un projet d'arrêté royal, après avoir recueilli l'avis du Conseil d'Etat sur un premier avant-projet d'arrêté royal.

Un tel arrêté royal est prévu pour le début de février 1976.

16. Turnhout. Arrêté ministériel du 17 septembre 1974.

L'enquête publique est terminée. La commission régionale a émis son avis. L'administration entamera prochainement l'enquête du point de vue de l'aménagement du territoire en vue de préparer le plan de secteur définitif. Ce dernier est prévu pour le mois de novembre 1976.

17. Herentals-Mol. Arrêté ministériel du 15 octobre 1975.

Le projet de plan est actuellement en cours d'impression. Il sera probablement disponible vers la mi-février.

D. Limbourg.

18. Neerpelt-Bree. Arrêté ministériel du 31 janvier 1975.

L'enquête publique pour les particuliers était ouverte jusqu'au 29 novembre 1975. Le projet de plan est actuellement soumis pour avis aux communes et à la députation permanente.

19. Hasselt-Genk.

L'avant-projet fait actuellement l'objet de l'enquête du point de vue de l'aménagement du territoire. Le projet de plan de secteur (arrêté ministériel) est prévu pour le début du mois d'avril 1976.

20. Pays de la Meuse limbourgeoise.

L'avant-projet fait actuellement l'objet de l'enquête du point de vue de l'aménagement du territoire. Le projet de plan de secteur (arrêté ministériel) est prévu pour le début du mois de juin 1976.

21. St. Trond-Tongres. Arrêté ministériel du 29 mars 1974.

L'enquête publique est terminée. Le dossier préparant le plan de secteur définitif est actuellement en cours d'examen. L'enquête du point de vue de l'aménagement du territoire et l'enquête administrative nécessiteront quelques mois. Un plan de secteur définitif (arrêté ministériel) est prévu pour le début du mois de juillet 1976.

E. Brabant flamand.

22. Aarschot-Diest. Arrêté ministériel du 15 octobre 1975.

Le projet de plan de secteur est actuellement en cours d'impression. Il sera très probablement disponible vers la mi-février 1976.

23. Louvain. Arrêté ministériel du 29 mars 1975.

L'enquête publique est terminée; les communes et la députation permanente ont émis leur avis. Etant donné qu'il n'existe pas de commission consultative régionale dans le Brabant, le dossier a été transmis directement par le Gouvernement à l'Administration de l'Urbanisme, en application de l'article 76 de la loi sur l'urbanisme. L'enquête du point de vue de l'aménagement du territoire et l'enquête administrative nécessiteront plusieurs mois. Un plan de secteur définitif (arrêté ministériel) est prévu pour la mi-septembre.

24. Tirlemont-Landen. Arrêté ministériel du 24 décembre 1974.

L'enquête publique est terminée; les communes et la députation permanente ont émis leur avis. En l'absence d'une commission consultative régionale, le dossier sera incessamment transmis directement par le Gouverneur à l'Administration de l'Urbanisme.

25. Hal-Vilvorde-Asse.

L'enquête publique a été clôturée le 20 décembre 1975. Les services du Gouverneur procèdent actuellement à la mise au point administrative du dossier. En l'absence d'une commission consultative régionale, le dossier sera incessamment transmis directement à l'Administration de l'Urbanisme.

5. Remarque.

Il est envisagé de créer également une commission consultative régionale pour le Brabant flamand. Le dossier administratif a déjà été introduit. La création de cette commission est prévue pour le début du mois de mars 1976.

Il paraît souhaitable, dans cette perspective, de soumettre les dossiers des plans de secteur dont l'enquête publique a été clôturée récemment.

15. Mechelen. Ministerieel besluit van 15 februari 1974.

Zowel het planologisch als administratief onderzoek van het dossier ter voorbereiding van het definitieve gewestplan is beëindigd. Het bestuur legt de laatste hand aan een voorstel koninklijk besluit, na advies te hebben ingewonnen van de Raad van State aan de hand van een eerste voorontwerp koninklijk besluit.

Dusdanig koninklijk besluit wordt in het vooruitzicht gesteld tegen begin februari 1976.

16. Turnhout. Ministerieel besluit van 17 september 1974.

Het openbaar onderzoek is beëindigd. De regionale commissie heeft haar advies uitgebracht. Het Bestuur zal eerlang starten met het planologisch onderzoek ter voorbereiding van het definitieve gewestplan. Dit wordt in het vooruitzicht gesteld tegen november 1976.

17. Herentals-Mol. Ministerieel besluit van 15 oktober 1975.

Het ontwerp-plan wordt momenteel gedrukt. Het zal vermoedelijk tegen half februari beschikbaar komen.

D. Limburg.

18. Neerpelt-Bree. Ministerieel besluit van 31 januari 1975.

Het openbaar onderzoek voor de particulieren liep tot 29 november 1975. Het ontwerp-plan wordt momenteel voor advies voorgelegd aan de gemeenten en de bestendige deputatie.

19. Hasselt-Genk.

Het voorontwerp wordt momenteel planologisch onderzocht. Het ontwerp-gewestplan (ministerieel besluit) wordt in het vooruitzicht gesteld tegen begin april 1976.

20. Limburgs Maasland.

Het voorontwerp wordt momenteel planologisch onderzocht. Het ontwerp-gewestplan (ministerieel besluit) wordt in het vooruitzicht gesteld tegen begin juni 1976.

21. St. Truiden-Tongeren. Ministerieel besluit van 29 maart 1974.

Het openbaar onderzoek is beëindigd. Het dossier ter voorbereiding van het definitieve gewestplan wordt momenteel onderzocht. Het planologisch en administratief onderzoek zal enige maanden in beslag nemen. Een definitief gewestplan (koninklijk besluit) wordt in het vooruitzicht gesteld tegen begin juli 1976.

E. Vlaams Brabant.

22. Aarschot-Diest. Ministerieel besluit van 15 oktober 1975.

Het ontwerp-gewestplan wordt momenteel gedrukt. Het zal vermoedelijk tegen half-februari 1976 beschikbaar kunnen worden gesteld.

23. Leuven. Ministerieel besluit van 29 maart 1975.

Het openbaar onderzoek werd beëindigd; de gemeenten en de bestendige deputatie hebben advies uitgebracht. Daar in Brabant geen regionale commissie van advies bestaat, werd in toepassing van artikel 76ter van de wet op de stedenbouw het dossier door de Gouverneur rechtstreeks overgemaakt aan het Bestuur van de Stedenbouw. Het planologisch en administratief onderzoek zal verschillende maanden vergen. Een definitief gewestplan koninklijk besluit wordt tegen half september in het vooruitzicht gesteld.

24. Tienen-Landen. Ministerieel besluit van 24 december 1974.

Het openbaar onderzoek werd beëindigd; de gemeenten en de bestendige deputatie hebben advies uitgebracht. Bij ontstentenis van een regionale commissie van advies zal het dossier eerlang door de Gouverneur rechtstreeks aan het Bestuur worden overgemaakt.

25. Halle-Vilvoorde-Asse.

Het openbaar onderzoek werd afgesloten op 20 december 1975. De diensten van de gouverneur brengen het dossier momenteel administratief in orde. Doordat geen regionale commissie van advies bestaat, zal het dossier eerlang rechtstreeks aan het Bestuur van de Stedenbouw worden overgemaakt.

5. Opmerking.

Er wordt overwogen ook voor Vlaams-Brabant een regionale commissie van advies op te richten. Het administratief dossier werd reeds ingeleid. De oprichting van deze commissie wordt in het vooruitzicht gesteld tegen begin maart 1976.

In deze optiek treedt de wenselijkheid naar voor, die dossiers van gewestplannen voor te leggen, waarvan het openbaar onderzoek recent werd afgesloten.

ANNEXE 10.

CONSEIL REGIONAL FLAMAND.

Note de politique relative à la restauration
et à la rénovation des centres urbains en Flandre.

de M. L. DHOORE,

*Secrétaire d'Etat à l'Economie régionale,
à l'Aménagement du Territoire et au Logement,
adjoint au Ministre des Affaires flamandes.*

Depuis longtemps déjà, on assiste dans de nombreuses communes et villes à un processus de - dégradation des centres urbains - qui est dû à des facteurs hétérogènes et touche différents aspects de notre vie commune.

La configuration de bon nombre d'agglomérations ne répond plus aux besoins de l'homme moderne. Celui-ci n'y trouve, ni le calme nécessaire à la détente, ni les conditions idéales pour pouvoir y travailler; les villes ne sont généralement pas assez attrayantes pour y habiter et ne possèdent de plus pas l'infrastructure nécessaire pour que l'individu puisse s'y adonner à ses activités socio-culturelles. Les exigences de l'homme moderne sur le plan de la prospérité et du bien-être ont évolué de manière tellement rapide que les villes et les centres urbains ont été totalement incapables de suivre ce mouvement. Le résultat de ces besoins non satisfaits est un exode croissant de la population, qui quitte les villes et les communes pour rechercher le calme et la verdure des communes périphériques ou de la campagne. Cet « exode urbain » contribue à son tour à accélérer le processus de dégradation des centres urbains, étant donné que la classe moins nantie devient progressivement majoritaire dans les centres proprement dits et que les initiatives en vue d'arrêter ce processus sont rares, voire inexistantes.

Néanmoins, il est d'une importance vitale pour notre collectivité que ce processus soit effectivement inversé. Il est, en effet, inadmissible que, par son départ en masse, la population urbaine occupe un nombre toujours plus important de terrains, ceux-ci devant rester réservés à d'autres fonctions (forêts, terres de culture, etc.). Il convient de signaler à ce propos que l'occupation de ces nouveaux terrains, qui doivent être préparés à recevoir des constructions, entraîne d'importants frais d'infrastructure, finalement appelés à être supportés par toute la collectivité; certains principes de lotissement (autorisant par exemple l'aménagement de propriétés très étendues) accentuent encore ces lourdes charges. Il est, d'autre part, permis de se demander si cette émigration de la population urbaine est vraiment bénéfique à l'individu dans les contacts sociaux de celui-ci : un trop grand isolement produit finalement un certain dépaysement. Un autre aspect négatif de cette dispersion est l'intensification du trafic, qui s'explique par les distances devant être couvertes entre le domicile et le lieu de travail : l'accentuation subséquente de la motorisation contribue substantiellement à aggraver la pollution de l'environnement, au sens large du terme, et doit donc être considérée comme une nouvelle cause de dégradation des centres urbains.

D'une manière générale, il est d'ailleurs permis d'affirmer que la scission des fonctions « du travail et de l'habitat » est essentiellement à l'origine de cette dégradation permanente.

Pour tous ces motifs, un revirement draconien du processus en cours est devenu indispensable et il est temps d'entreprendre une action coordonnée en vue de rassembler toutes les initiatives aptes à rendre aux anciennes communes et aux vieilles places communales un pouvoir d'attraction tel qu'elles redeviennent le lieu par excellence où l'homme moderne pourra vaquer à ses occupations sociales, économiques, culturelles et récréatives.

Lorsqu'on parle de restauration et de rénovation des centres urbains, on pense précisément à cette action coordonnée. Pour plus de précisions, il y a lieu de signaler que la notion de « centre urbain » ne doit pas être interprétée d'une manière restrictive mais qu'elle doit, au contraire, englober toutes les communes confrontées aux mêmes problèmes.

Il n'existe pas de règles toutes faites pour définir cette action. Ce qui, dans un cas, s'avérera être une bonne initiative pourra être néfaste en d'autres endroits. Il s'agit donc plutôt de dégager des tendances générales autour desquelles la politique de restauration et de rénovation des centres urbains pourra s'articuler. Ces « lignes de force » d'une politique de restauration et de rénovation des centres urbains » sont énumérées ci-après de manière non limitative et se caractérisent d'ailleurs par d'importantes interférences.

BIJLAGE 10.

VLAAMSE GEWESTRAAD.

Beleidsnota in verband met de stadskernhernieuwing
en -vernieuwing in Vlaanderen.

van de heer L. DHOORE,

*Staatssecretaris voor Streekeconomie
en voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting,
toegevoegd aan de Minister van Vlaamse Aangelegenheden.*

Sinds geruime tijd is bij vele gemeenten en steden een proces waar te nemen van « stadskernverval » te wijten aan uiteenlopende oorzaken en betrekking hebbende op allerlei aspecten van onze samenleving.

De configuratie van vele agglomeraties voldoet niet meer aan de behoeften van de hedendaagse mens. Deze vindt er noch de rust om zich te ontspannen, noch de ideale omstandigheden om er te werken; veelal ontbreekt de aantrekkelijkheid om er te wonen, terwijl daarenboven de nodige infrastructuur ontbreekt opdat hij zijn socio-culturele activiteiten zou kunnen ontplooiën. De eisen van de hedendaagse mens inzake welvaart en welzijn zijn dermate verscherpt dat de ontwikkeling van de steden en de stadskernen onmogelijk ermee gelijke tred heeft kunnen houden. Het resultaat van deze niet gelenigde behoeften is een steeds toenemende vlucht van de bevolking uit de steden en de gemeenten weg, naar de rust en het groen van de randgemeenten of « de buiten ». Deze « stadsvlucht » draagt op zijn beurt bij tot het versnellen, van het proces van stadskernverval, vermits de minder-begoede klasse stilaan een meerderheid vormt in de kernen zelf zodat weinig of geen initiatieven meer worden ondernomen om het proces om te keren.

Nochtans is een daadwerkelijke omkering van dit proces van vitaal belang voor onze gemeenschap. Het is immers onverantwoord dat het uitzwermen van de stadsbevolking steeds meer inname vergt van gronden die aan een andere functie moeten voorbehouden blijven (bos, landbouwgrond...). Hierbij aansluitend dient vermeld dat de inname van deze nieuwe, bouwrijp te maken gronden nog deze zware lasten. Anderzijds stelt zich de vraag of dit uitzwermen van de stadsbevolking de mens wel ten goede komt wat betreft zijn sociale contacten : teveel isolement leidt tenslotte tot vervreemding. Een ander nadelig aspect van deze verspreiding is de verhoogde verkeersintensiteit wegens de noodzakelijkheid te overbruggen afstanden tussen woon- en werkgelegenheid : de hieruit voortvloeiende toenemende motorisatie is een essentiële bijdrage tot een verdere milieuvervuiling in de brede zin van het woord en dus een nieuwe oorzaak van verder stadskernverval.

In brede zin kan men trouwens de scheiding der functies « werken en wonen » als diepe oorzaak van het steeds toenemend verval verantwoordelijk stellen.

Om al die redenen is een drastische ommekeer van het aan gang zijnde proces noodzakelijk geworden en wordt het tijd om een gecoördineerde actie te voeren uit al de initiatieven die aan de oude gemeenten en gemeentekernen terug de nodige aantrekkingskracht kunnen bezorgen om ze opnieuw de plaats bij uitstek te maken waar de hedendaagse mens zijn sociale, economische, culturele en recreatieve bezigheden kan ontplooiën.

Wanneer men van stadskernhernieuwing en -vernieuwing spreekt wordt precies die gecoördineerde actie bedoeld. Ter verduidelijking dient wel vermeld dat het begrip « stadskern » hier niet eng mag worden geïnterpreteerd, maar ook elke gemeente omvat die met dezelfde problematiek wordt geconfronteerd.

Pasklare regels opstellen om die actie te omschrijven blijkt onmogelijk te zijn. Hetgeen een goed initiatief is in het ene geval, kan nefast uitvallen op andere plaatsen. Het is dus veeleer zaak algemene tendenzen naar voor te brengen waarvoor de politiek van de stadskernhernieuwing en -vernieuwing zich verder moet ontwikkelen. Van deze « krachtlijnen » voor een beleid van stadskernhernieuwing en -vernieuwing » wordt hierna een niet limitatieve opsomming gegeven waarin trouwens onderling sterke interferenties waargenomen kunnen worden.

I. — Toutes les initiatives doivent réserver une place centrale à « l'homme ».

On a, en effet, laissé la porte ouverte à de nombreux abus en s'écartant jadis de ce principe fondamental et en attachant plus d'importance à d'autres centres d'intérêt (p. ex. la voiture, l'utilisation maximale des terrains, la rentabilité financière de certains projets, etc.). Bon nombre de nos villes flamandes ont été bâties sur un canevas médiéval, dans lequel la largeur des rues, la hauteur des façades et les distances à parcourir ont été conçues à la mesure de l'homme, sans que ce dernier doive recourir à des auxiliaires mécaniques tels que les voitures et les ascenseurs. C'est précisément cet équilibre qui, en de nombreux cas, a été sérieusement perturbé sans compensation valable.

Une attention toute particulière doit être consacrée à « l'enfant et la jeunesse dans la ville ». Toute restauration ou rénovation des centres urbains sans équipements spéciaux à l'intention des enfants est vouée à rester lettre morte. L'enfant qui, dès sa prime jeunesse, ne trouve pas le contact nécessaire avec son entourage urbain ou qui ne parvient pas à se familiariser suffisamment avec la nature (le sol, la végétation, les animaux, etc.) ne pourra pas devenir un homme heureux et équilibré. Il est probable qu'à l'âge adulte il fuira la ville, ce qui ne fera qu'accroître encore le processus erroné.

Des terrains de jeu adéquats, aménagés au milieu d'espaces verts, des écoles situées à l'abri du trafic, une infrastructure bien développée à l'intention des mouvements de jeunes... voilà autant d'éléments qui peuvent contribuer à assurer l'harmonie indispensable entre l'enfant et son environnement.

Par ailleurs, la « famille en ville » doit également être placée sous le signe de cette harmonie. La famille, en tant que cellule sociale la plus petite, doit jouer un rôle très important dans la vie en ville. Il faut lui offrir la possibilité de développer au maximum ses activités socio-culturelles et économiques dans un milieu urbain favorable. Ceci implique un équilibre entre l'habitat, la production, les services, les activités récréatives et la nature.

L'accent doit également être mis sur les problèmes que connaissent les personnes isolées et âgées dans nos actuels centres urbains. Un centre urbain exerce une puissante attraction sur ces couches de la population, pour la bonne raison que les personnes isolées et âgées sont, plus que quiconque, dépendantes d'un système de services bien structuré, qu'elles espèrent précisément trouver dans ces centres. C'est ce qui explique également pourquoi les personnes âgées ne quittent pas les centres urbains devenus moins attrayants, alors que les jeunes « émigrent ». On aboutit ainsi dans ces centres à une pyramide démographique dont le sommet est disproportionné. Il serait totalement erroné de vouloir remédier à cette situation en incitant les personnes âgées à émigrer de ces centres. Ce sont, au contraire, les jeunes ménages qu'on devrait essayer d'y faire revenir pour rétablir ainsi l'équilibre démographique par rapport aux actuelles couches plus âgées. Cela signifie que les personnes âgées doivent être intégrées à part entière dans les centres urbains et qu'il convient d'aménager les locaux collectifs polyvalents nécessaires à cet effet, parallèlement aux autres formes de services socio-culturels.

Cette politique au service de l'homme ne peut évidemment se limiter à une seule classe de la population mais doit, au contraire, s'adresser à tout un chacun. Cela pourrait néanmoins poser des problèmes pour certaines classes, de telle sorte qu'une guidance sociale s'impose. Certains groupes démographiques, en effet, ne sont pas encore mûrs pour s'inscrire dans l'environnement psychique rénové et assaini qui devra être recréé dans les centres urbains.

II. — Partant du principe essentiel qui est que l'homme doit occuper une position centrale et compte tenu du fait que la restauration et la rénovation des centres urbains doivent être placées sous le signe d'une action coordonnée, il s'indique de faire participer intensivement à cette politique l'instance administrative la plus proche de l'homme, à savoir les autorités communales. Si l'on ne parvient pas à amener les villes et les communes à élaborer elles-mêmes une politique locale en matière de restauration et de rénovation des centres urbains, il ne faudra jamais s'attendre à obtenir un succès appréciable. Il incombe aux communes d'établir les plans nécessaires et de prendre une décision quant à leur configuration future. Il est important que ces communes sollicitent l'avis circonstancié de leurs habitants au sujet de l'élaboration et de la réalisation de ces plans. Des comités consultatifs de quartier pourront peut-être apporter une contribution positive en l'occurrence.

Les autorités communales devront également être assistées par le pouvoir central responsable de l'urbanisme, du logement, de la protection des monuments, de l'environnement, de la construction des écoles, etc. Il appartiendra cependant, en premier lieu, à la commune de veiller à la coordination de toutes ces matières et des instances compétentes.

III. — Du point de vue de l'urbanisme, l'aspect des villes et des communes peut être modifié de deux manières différentes. Il est possible de conserver et de restaurer ce qui existe, tout en s'efforçant de se rapprocher au maximum de la situation antérieure (il s'agit en fait de « restauration »).

I. — Alle initiatieven moeten « de mens » als centraal punt stellen.

Veel wantoestanden zijn immers gegroeid omdat men in het verleden van deze belangrijke stelling is afgeweken en men andere zaken belangrijker heeft geacht (bv. de auto, de maximale benutting van de gronden, de financiële rentabiliteit van sommige projecten...). Vele van onze Vlaamse steden zijn op middeleeuws stramien gebouwd waarin de straatbreedte, de gevelhoogte, de loopafstanden op maat van de mens bepaald zijn zonder dat deze op mechanische middelen, zoals auto's en liften, moet beroep doen. Het is precies dat evenwicht dat in vele gevallen ernstig verstoord werd zonder dat er iets evenwaardigs in de plaats werd gesteld.

Een bijzondere aandacht moet gewijd worden aan « het kind en de jeugd in de stad ». Stads-kernvernieuwing of -hernieuwing zonder speciale voorzieningen voor het kind is gedoemd om dode letter te blijven. Een kind dat van jongsaf een gebrekkig contact met zijn stads-omgeving heeft, of onvoldoende vertrouwd geraakt met de natuur (grond, groen, dieren...) kan niet als een gelukkig en evenwichtig mens opgroeien. Waarschijnlijk zal hij later als volwassene de stad ontvluchten en het verkeerde proces nog maar wat versnellen.

Aangepaste speelpleintjes gekaderd in het groen, verkeersveilig ingerichte scholen, ruim voorziene infrastructuur voor jeugdorganisaties... dit alles kan bijdragen tot de noodzakelijke harmonie tussen kind en omgeving.

Deze harmonie moet anderzijds ook bestaan rondom het « gezin in de stad ». Het gezin speelt, als kleinste sociale kern, een zeer belangrijke rol in het stadsleven. De mogelijkheden moeten worden voorzien opdat deze gezinnen hun sociaal-culturele en economische activiteiten zouden kunnen ontplooiën in een gunstig stedelijk leefmilieu. Dit impliceert een evenwicht tussen woonst, productie, diensten, recreatie en natuur.

De aandacht dient eveneens gevestigd te worden op de problemen die de alleenstaanden en de bejaarden in de huidige stadscentra onderkennen. Een stadskern oefent een ruime aantrekkingskracht uit op deze bevolkingsklassen, omdat alleenstaanden en bejaarden nu eenmaal meer dan wie ook afhankelijk zijn van een goed uitgerust dienstbetoon, dat ze precies in de centra hopen te vinden. Vandaar dat ook in minder aantrekkelijke stadskernen de bejaarden achterblijven terwijl de jongeren « uitwijken ». Dit resulteert dan ook in een topzware bevolkingspyramide voor deze kernen. Het zou totaal verkeerd zijn hieraan te willen verhelpen door de bejaarden ertoe aan te zetten uit die centra te emigreren. Het zijn integendeel de jonge gezinnen die er terug toe moeten aangetrokken worden om op die manier, naast de huidige oudere klassen, het bevolkingsevenwicht te herstellen. Dit betekent dat de bejaarden volwaardig geïntegreerd moeten blijven in de stadskernen en dat hiervoor de nodige polyvalente gemeenschapslokalen moeten worden voorzien naast andere vormen van sociaal-cultureel dienstbetoon.

Deze politiek ten dienste van de mens mag uiteraard niet beperkt blijven tot één bevolkingsklasse maar moet integendeel iedereen aanspreken. Voor bepaalde klassen kan dit problemen scheppen, zodat een sociale begeleiding noodzakelijk zal blijken. Bepaalde bevolkingsgroepen zijn inderdaad nog niet rijp voor een vernieuwd en gezonder psychisch leefmilieu dat in de stadskernen opnieuw moet geschapen worden.

II. — Uitgaande van het eerste principe, de mens centraal te stellen, en rekening houdend met het feit dat stadskernhernieuwing en -vernieuwing een gecoördineerde actie moet vormen, is het aanbevelenswaardig de bestuursvorm die het dichtst bij de mens staat intensief in het beleid in te schakelen, nl. de gemeentelijke autoriteiten. Moest men er niet in slagen de steden en gemeenten ertoe aan te zetten zelf een lokale politiek inzake stadskernhernieuwing en -vernieuwing uit te werken, dan kan nooit op een redelijk succes gehoopt worden. Het zijn de gemeenten die de nodige plannen moeten opstellen en over hun toekomstig uitzicht moeten beslissen. Het is van belang dat deze gemeenten de bevolking nauw betrekken bij het concipiëren en uitvoeren van die plannen. Adviserende wijkcomités kunnen hier wellicht een positieve bijdrage leveren.

De gemeentelijke autoriteiten dienen eveneens geholpen te worden door de hogere overheid die instaat voor de stedenbouw, de huisvesting, de monumentenzorg, het leefmilieu, de scholenbouw... De coördinatie tussen al deze materies en bevoegde instanties dient echter in eerste instantie op gemeentelijk vlak te gebeuren.

III. — Vanuit het stedenbouwkundig aspect bekeken, kan het uitzicht van de steden en de gemeenten op twee verschillende manieren veranderd worden. Men kan hetgeen bestaat behouden en restaureren met de bedoeling de vroegere toestanden zoveel mogelijk opnieuw te benaderen (dit is in feite « hernieuwing »).

On peut également supprimer complètement ce qui existe et le remplacer par des entités tout à fait nouvelles (il s'agit en fait de « rénovation »).

Les deux méthodes peuvent donner d'excellents résultats en fonction des situations locales.

Dans le passé, l'accent a principalement été mis sur la « rénovation des centres urbains » (démolition suivie de reconstruction), et ce d'ailleurs à tort dans de nombreux cas. Cette politique de reconstruction a souvent donné naissance à des ensembles disproportionnés. Il est, dès lors, indispensable que certaines échelles soient mieux respectées à l'avenir dans les endroits appelés à être rénovés : l'hiatus entre les immeubles-tours et les constructions moins élevées devra être atténué dans bon nombre de cas; le volume des espaces de bureaux par rapport aux équipements collectifs et aux habitations devra également être ramené à de meilleures proportions afin d'éviter des concentrations trop importantes de bureaux dans le centre des villes; la démolition d'immeubles existants ne doit pas nécessairement aller de pair avec une nouvelle construction : il existe d'autres priorités, telles que l'aménagement d'espaces verts, de terrains de jeu, etc., qui sont peut-être plus nécessaires que de nouvelles constructions.

Ces principes n'ont été que trop souvent méconnus par la réalisation d'immeubles de prestige, que la population considérait par la suite comme des ensembles morts et totalement déplacés et qui remettaient complètement en question une saine revalorisation des centres urbains.

Dans plusieurs de nos villes et de nos communes flamandes, il conviendrait cependant de s'attacher à promouvoir davantage la « restauration des centres urbains ». Cette politique de « restauration de ce qui existe » est très souvent préférable à la méthode de destruction précitée. De plus, elle n'est pas nécessairement plus coûteuse — ainsi qu'on le prétend parfois — à condition que les instances responsables mènent une saine politique foncière qui s'assigne pour objectif d'exclure toute forme de spéculation et de gaspillage fonciers. Dans ce contexte, il est souhaitable que les revenus cadastraux soient adaptés de manière plus rapide qu'actuellement : les revenus cadastraux afférents aux biens situés dans le centre des villes ne tiennent généralement pas assez compte du processus accéléré de dégradation et sont, par conséquent, trop élevés par rapport aux revenus cadastraux des terrains et immeubles se trouvant à la périphérie. Cela déforme la situation réelle et favorise la distorsion qui existe actuellement entre les prix exigés pour les biens situés au centre des villes et ceux demandés pour les terrains et immeubles isolés. C'est ce qui explique pourquoi de nombreuses personnes craignent d'entreprendre des réalisations concrètes dans le centre des villes et ont tendance à s'installer dans les faubourgs pour des raisons purement financières. Il est, par conséquent, extrêmement important que l'autorité prête assistance aux propriétaires privés et les encadre pour les inciter à mener à bien certaines réalisations dans le centre des villes.

En tout cas, une politique foncière renouvée devra être l'un des éléments stimulateurs du développement harmonieux ainsi que de la rénovation et de la restauration des centres urbains.

IV. — Le résultat le plus tangible (mais pas nécessairement le seul, ni même le plus important) d'une politique active de rénovation et de restauration des centres urbains devra se refléter dans l'aspect extérieur des immeubles et dans l'infrastructure.

a) Les immeubles.

1. Dans une ville, les habitations occupent évidemment un espace substantiel. Les sociétés de construction locales et nationales doivent être encouragées à déplacer une importante partie de leurs activités vers les centres communaux, au lieu de les concentrer sur la périphérie. Il faut, en outre, leur donner la possibilité de se consacrer aussi bien à des travaux de restauration qu'à de nouvelles constructions. Une politique de logement sociaux conçue également, voire en ordre principal, pour le centre des villes est devenue une nécessité primordiale.

Il faut encourager les initiatives privées entreprises en vue de la restauration d'immeubles non classés.

Celles-ci ne peuvent toutefois être à l'origine de brusques majorations de loyer. C'est pourquoi il faudra, pendant la période de rodage de la restauration des centres urbains, prévoir la possibilité de subventionner ces restaurations. Grâce au bon départ qui pourra ainsi être pris, il est normalement permis de s'attendre à ce que l'initiative privée continue à faire les efforts nécessaires sans être subsidiée.

L'essentiel est donc de favoriser l'apparition d'une tendance générale.

Pour ce qui est des immeubles classés comme monuments de valeur, l'autorité devra arrêter elle-même les modalités de subventionnement devant permettre la restauration et la revalorisation de ces immeubles de valeur.

2. Les entreprises artisanales incommodes devront être écartées des centres urbains et installées dans des zones artisanales néanmoins situées à proximité des agglomérations résidentielles, et ce afin d'éviter une scission trop nette entre le domicile et le lieu de travail.

Men kan hetgeen bestaat ook volledig uit de weg ruimen en vervangen door iets totaal nieuws (dit is in feite « vernieuwing »).

Beide methodes kunnen uitstekende resultaten opleveren, afhankelijk van de plaatselijke toestanden.

In het verleden is het accent grotendeels gelegd geworden op de « stadskernvernieuwing » (afbraak + nieuwbouw), in vele gevallen trouwens ten onrechte. Ook heeft men zich in die politiek van nieuwbouw bezondigd aan bepaalde wanverhoudingen. Daarom is het noodzakelijk dat op de plaatsen waar in de toekomst tot vernieuwing wordt overgegaan, bepaalde schalen beter worden gerespecteerd : de verhouding hoogbouw ten opzichte van laagbouw moet in vele gevallen gedrukt worden; de verhouding bureau-ruimte ten opzichte van gemeenschapsvoorzieningen en woningbouw moet eveneens tot betere proporties herleid worden om te hoge concentraties van kantoren in het stadscentrum te vermijden; de afbraak van bestaande gebouwen moet niet noodzakelijk aanleiding geven tot nieuwbouw : er bestaan andere noodwendigheden zoals aanleg van groene ruimten, speelpleinen en dergelijke die wellicht noodzakelijker zijn dan nieuwbouw.

Tegen deze principes is al te vaak ingegaan door het bouwen van « prestigeprojekten » die achteraf doods en volkomen misplaatst door de bevolking worden ervaren en een gezonde stadsherwaardering volledig op losse schroeven zetten.

In vele van onze Vlaamse steden en gemeenten moet echter de « stadskernvernieuwing » meer aan bod worden gebracht. Deze politiek van « restauratie van hetgeen bestaat » is in vele gevallen te verkiezen boven de voormelde destructieve methode. Ze hoeft daarenboven niet duurder uit te vallen zoals men soms wel beweert, op voorwaarde dat een gezond grondbeleid wordt gevoerd dat erop moet gericht zijn elke vorm van grondverspilling en -speculatie te weren. In dat verband is het wenselijk dat de kadastrale inkomens sneller worden aangepast dan nu het geval is : de kadastrale inkomens voor panden in de binnenstad houden veelal onvoldoende rekening met het snel verval en zijn bijgevolg te hoog ten opzichte van deze der gronden en gebouwen aan de stadstrand. Dit vertekent de reële situatie en bevordert de huidige wanverhouding inzake de prijs van die panden in de binnenstad ten opzichte van de afgelegden gronden en gebouwen. Om die reden worden veel mensen afschrikt om concrete verwezenlijkingen in de binnenstad op touw te zetten en worden ze om louter financiële redenen naar de buitenrand geduwd. Het is bijgevolg van uitermate groot belang dat de overheid de privaat eigenaars zou steunen en begeleiden om ze ertoe aan te zetten tot bepaalde realisaties in de binnenstad over te gaan.

In elk geval moet een vernieuwd grondbeleid één van de stimulansen zijn tot een harmonieuze ontwikkeling van zowel stadskernvernieuwing als -hernieuwing.

IV. — Het meest zichtbare resultaat van een actieve politiek van stadskernvernieuwing en -hernieuwing (maar daarom niet het enige, noch het belangrijkste) zal te vinden zijn in het uitzicht van de gebouwen en de infrastructuur.

a) de gebouwen.

1. De woningen nemen in een stad uiteraard een substantiële plaats in. De plaatselijke en nationale bouwmaatschappijen moeten ertoe worden aangespoord een belangrijk deel van hun activiteit te verleggen naar de gemeentelijke centra in plaats van aan de buitenranden. Ze moeten daarenboven in staat gesteld worden evenzeer aan restauratiewerken te doen, dan een nieuwbouw. Een sociaal huisvestingsbeleid, ook en vooral in de binnenstad, is allermoodzakelijkst geworden.

Het privé-initiatief voor het restaureren van niet geklasseerde woningen moet aangemoedigd worden.

Dit mag echter geen aanleiding geven tot bruuske huurprijsverhogingen. Daarom moet in de aanloopperiode van de stadskernvernieuwing de mogelijkheid voorzien worden om deze restauraties te subsidiëren. Uit de succesvolle start die aldus kan verwacht worden mag men redelijkerwijs hopen dat het privé-initiatief later ook zonder die subsidies de nodige inspanning zal leveren.

Het komt er dus veeleer op aan een algemene « trend » op gang te brengen.

Wat de woningen betreft die geklasseerd zijn als waardevol monument, moet de overheid zelf de nodige subsidiëeringsmodaliteiten voorzien om deze waardevolle woningen als dusdanig te restaureren en te revaloriseren.

2. Hinderlijke ambachtelijke bedrijven moeten uit de kernen geweerd worden en verwezen naar ambachtelijke zones die echter bij de woonagglomeraties moeten aansluiten om de werk- en woongelegheden niet al te zeer te scheiden. De vrijgekomen ruimten mogen niet

Les usines polluantes devront s'établir dans les zonages industriels. Les espaces devenus disponibles ne pourront pas, *à fortiori*, être utilisés comme terrain à bâtir. Il incombera à la commune de prendre l'initiative en ce domaine, en cas de carence du secteur privé.

Quant aux petites entreprises artisanales non polluantes, il est souhaitable, non seulement de les conserver, mais encore de les attirer dans les centres urbains. Ces petites entreprises créent, en effet, une certaine animation, tout en étant faites pour s'harmoniser avec un ensemble intégré réunissant les fonctions de l'habitat et du travail. Elles favorisent donc l'habitabilité d'un quartier, étant donné que, de par leur présence, toutes sortes de problèmes pratiques peuvent être résolus plus facilement.

3. Les diverses autorités (Etat, province, commune) doivent elles-mêmes donner l'exemple en ce qui concerne les édifices publics. La restauration et l'assainissement doivent être encouragés. La priorité doit, à cette occasion, être accordée à la restauration de monuments, classés ou non. Un changement de destination adéquat peut également contribuer à une restauration réussie. De nouveaux équipements collectifs (centres culturels, complexes sportifs adéquats, etc.) peuvent donner un nouvel essor à certains quartiers.

Ces équipements doivent être conçus de manière à pouvoir être utilisés de façon polyvalente. Ceci vaut d'ailleurs aussi pour les écoles : celles-ci doivent être intégrées à d'autres équipements socio-culturels, afin que les deux types d'installations puissent, alternativement le jour et le soir ou le week-end, toucher un public plus large, jouer un rôle culturel interne et avoir un rendement plus élevé sur le plan de l'enseignement, de la formation permanente et des loisirs.

4. L'architecture de l'ensemble doit être conçue de manière harmonieuse, sans aucune note discordante. On veillera tout spécialement à écarter les panneaux publicitaires criards et les réclames lumineuses.

b) l'infrastructure.

1. Une infrastructure sanitaire moderne (réseau d'égouts, stations d'épuration) constitue un apport non négligeable à la santé publique.

De plus, elle contribue sensiblement à l'assainissement de certaines parties de ville dégradées. L'épuration de certaines voies d'eau non voûtées (fréquentes dans les vieilles villes et communes flamandes) et leur réintégration fonctionnelle dans le site urbain doivent même, dans certains cas, devenir prioritaires dans le cadre d'une restauration urbaine.

2. L'infrastructure en matière de circulation est un deuxième facteur de grande importance pour la revalorisation du centre urbain. Par « circulation », on n'entend pas uniquement la voiture ou les transports en commun, mais aussi et surtout les cyclistes et les piétons.

Le trafic de transit doit autant que possible être maintenu à l'écart des centres. Il faut donner l'occasion aux automobilistes locaux de déserrer spontanément ces centres au profit d'un réseau de transports en commun mieux équilibré et de la circulation cycliste et piétonnière. Des complexes de garages adaptés à chaque situation spécifique devront couvrir les besoins occasionnés par la création de zones où le stationnement, voire la circulation, sont interdits.

L'aménagement de garages collectifs et de parcs de stationnement de quartier devra permettre de mettre un frein à la construction incontrôlée de garages individuels, qui ne devrait plus être autorisée que dans les cas où la façade de l'habitation a une largeur minimale.

3. Comme infrastructure générale pouvant contribuer à la revalorisation urbaine, il est encore permis de citer :

- les plaines de jeu pour enfants;
- les lieux de rencontre ouverts à tous : à la jeunesse, aux adultes, aux personnes âgées;
- un éclairage public approprié;
- la télédistribution, appelée à remplacer la forêt d'antennes qui de nos jours enlaidit presque chaque ville ou commune;
- les équipements collectifs centraux et polyvalents destinés à accueillir des activités socio-culturelles.

V. — Dans le cadre d'une note générale de politique, il s'indique également de formuler des propositions concernant les moyens légaux et financiers que l'Etat doit mettre en œuvre et au service des communes et des particuliers pour réaliser les objectifs visés. Il n'est pas dans nos intentions d'entrer dans les détails, mais uniquement de souligner quelques options fondamentales.

a) En ce qui concerne les moyens légaux, il y a lieu de constater qu'ils existent déjà en grande partie (loi sur l'urbanisme, Code du Logement, arrêté du Régent relatif aux travaux subsidiés, décret sur les monuments et les sites, loi sur l'expansion économique, etc.), mais qu'ils n'ont, jusqu'à ce jour, donné que des résultats partiels en raison de l'absence de certains arrêtés d'exécution et/ou de moyens financiers. Il doit être possible, en se basant sur la législation existante, étendue par

a fortiori als bouwgrond benut worden. De gemeente moet hierin het initiatief naar zich toe trekken indien het privé-initiatief mank loopt.

Wat de niet hinderlijke kleine ambachtelijke bedrijven betreft is het aanbevelenswaardig deze niet alleen te behouden in de stadskernen, maar ze zelfs aan te trekken. Deze bedrijfsjes betekenen immers een zekere animatie en passen zeker in het kader van een geïntegreerd woon- en werkpatroon. Ze bevorderen aldus de bewoonbaarheid van een wijk omdat hun aanwezigheid allerlei praktische problemen gemakkelijker oplost.

3. De diverse overheden (Staat, provincie, gemeente...) moeten zelf het voorbeeld geven wat de openbare gebouwen betreft. Restauratie en sanering moeten aangemoedigd worden. Voorrang dient hierbij gegeven te worden aan de restauratie van al of niet geklasseerde monumenten. Ook een adequate bestemmingsverandering kan bijdragen tot een geslaagde hernieuwing. Nieuwe gemeenschapsuitrustingen (culturele centra, aangepaste sportcomplexen...) kunnen nieuw leven inblazen in bepaalde wijken.

De conceptie van deze uitrustingen moet een polyvalent gebruik ervan mogelijk maken. Dit geldt overigens eveneens voor de scholen : deze moeten geïntegreerd worden bij andere sociokulturele inrichtingen opdat beide soorten installaties, beurtelings bij dag en avond of week-end, een ruimer publiek zouden bereiken, een interne culturele rol zouden spelen en een hoger rendement zouden opbrengen voor onderwijs, permanente vorming en vrijetijdsbesteding.

4. De architectuur van het geheel dient harmonisch opgevat te worden zonder storende elementen. Het weren van schreeuwerige publiciteitspanelen en lichtreclames mag hier wel speciaal worden beklemtoond.

b) de infrastructuur.

1. Een moderne sanitaire infrastructuur (riolering, zuiveringsstations) is een belangrijke bijdrage tot volksgezondheid. Ze draagt ook gevoelig bij tot het saneren van bepaalde vervallen stadsgedeeltes. Het zuiveren van open waterlopen (veelvuldig voorkomend in de oude Vlaamse steden en gemeenten) en het terug functioneel integreren ervan in het stadsbeeld, is in sommige gevallen zelfs prioritair aan te pakken in het kader van een stadshernieuwing.

2. De verkeersinfrastructuur is een tweede factor van grote invloed op de revalorisatie van de stadskern. Met « verkeer » wordt niet alleen de auto of het gemeenschapsvervoer bedoeld maar tevens en vooral de fietser en de voetganger.

Het doorgaand verkeer moet zoveel mogelijk buiten de centra gehouden worden. Het lokaal autoverkeer moet gelegenheid krijgen om spontaan uit die centra weg te blijven ten voordele van een beter uit te balanceren gemeenschapsvervoer, fietsers- en voetgangerstrafiek. Aan de omgeving aangepaste garagegebouwen moeten de behoeften opvangen die ontstaan door parkeervrije en zelfs verkeersvrije zones in het leven te roepen.

Buurtgarages en wijkparkings moeten een rem zetten op de uit de hand lopende individuele garagebouw die nog enkel zou mogen toegelaten worden wanneer de woning een minimale gevelbreedte heeft.

3. Als algemene infrastructuur die de stadsrevalorisatie ten goede komt kan nog vermeld worden :

- kinderspeelplaatsen;
- ontmoetingsplaatsen voor iedereen : de jeugd, volwassenen, ouden van dagen;
- aangepaste openbare verlichting;
- T.V. distributie ter vervanging van het antennebos dat nu vrijwel elke stad of gemeente ontsiert;
- centrale en polyvalente gemeenschapvoorzieningen voor sociokulturele activiteiten.

V. — In het kader van een algemene beleidsnota past het eveneens voorstellen te formuleren betreffende de wettelijke en financiële middelen die door de Staat moeten aangewend worden en ten dienste van de gemeenten en particulieren moeten gesteld worden om de beoogde doelstellingen te bereiken. Het is niet de bedoeling hierover in detail te treden doch enkel bepaalde opties te onderlijnen.

a) Wat de wettelijke middelen betreft kan worden vastgesteld dat ze grotendeels reeds bestaan (wet op de stedenbouw, huisvestingscode, besluit van de Regent betreffende de gesubsidieerde werken, decreet monumenten en landschappen, wet op economische expansie...) doch tot op heden slechts gedeeltelijk vruchten hebben afgeworpen wegens het ontbreken van sommige uitvoeringsbesluiten en/of financiële middelen. Het moet mogelijk zijn op basis van de bestaande wetgeving, uit-

quelques amendements, de mener une politique dynamique en matière de rénovation et de restauration des centres urbains. Peuvent être mentionnés en tant qu'extensions souhaitables de la réglementation existante :

— l'élargissement, après mûre réflexion, de la notion « d'expropriation pour cause d'utilité publique ». L'autorité doit pouvoir avoir la faculté de procéder à des expropriations dans l'intention de mettre sur pied des actions d'assainissement et de restauration dans le cadre de la restauration des centres urbains. Ces expropriations doivent pouvoir s'étendre à l'ensemble des édifices, habitations ou terrains;

— l'introduction d'une « prime à la restauration » ou de facilités pour le financement de restaurations de cet ordre;

— des interprétations plus larges de certains articles du Code du Logement;

— une simplification et une uniformisation des procédures appliquées en la matière pour l'octroi des diverses primes.

Il faudra, en tout état de cause, faire la synthèse de ce qui existe pour pouvoir donner à tous les départements et communes en cause une idée claire des possibilités en ce domaine. Cette synthèse pourra être présentée sous la forme d'un « Code de Restauration urbaine ».

b) En ce qui concerne les moyens financiers, il est permis d'affirmer qu'ils doivent être étendus (sans cependant se chiffrer à des milliards) et régionalisés (dans le cadre de la loi sur la régionalisation provisoire).

Cet effort financier consenti par l'Etat doit être limité dans le temps et doit à la fois être à l'origine et être suivi d'un vaste programme d'action organisé par l'initiative privée. Cette aide concrète devra être accordée sur la base d'une sélection scientifique : en principe, toutes les villes et communes pourront en bénéficier, mais seuls les cas dans lesquels il sera possible de constater objectivement que les besoins sont les plus impérieux devront faire l'objet de subsides.

D'autre part, il convient de constater que le morcellement de la compétence budgétaire entre plusieurs départements (par exemple, en ce qui concerne les travaux subsideés) a un effet inhibiteur sur le processus de coordination, pourtant tellement nécessaire. Cette coordination (ou centralisation à l'intérieur de la région) des moyens financiers peut se faire de deux manières :

1. en centralisant tous les articles budgétaires pouvant contribuer de manière spécifique à la revalorisation urbaine et rentrant en même temps dans le cadre de la loi sur la régionalisation provisoire. Cela a déjà eu lieu pour certains postes (p. ex. le logement), mais pas pour d'autres (p. ex. les travaux subsideés cités ci-dessus). Ce poste budgétaire régional centralisé « rénovation des centres urbains » pourra alors être confié à un Ministre ou à un Secrétaire d'Etat régional, compétent en la matière;

2. en créant un « Fonds de Rénovation et de Restauration des Centres urbains » s'inspirant de formules ayant fait leurs preuves, ou en combinant ce fonds avec des fonds existants ou devant être créés (p. ex. celui du logement).

Les moyens légaux et financiers précités feront l'objet d'un nouvel examen approfondi. D'autres textes ayant le même objet sont en cours d'élaboration.

gebreed met enkele amendementen, een dynamische politiek inzake stadskernvernieuwing en -hernieuwing te voeren. Als gewenste uitbreiding van de bestaande reglementering kan vermeld worden :

— de goed, doordachte uitbreiding van het begrip « onteigening ten behoeve van het algemeen nut ». De overheid moet de mogelijkheid krijgen te onteigenen ten behoeve van het saneren en restaureren in het kader van de stadskernhernieuwing. Deze onteigening moet toegepast kunnen worden op alle gebouwen, woningen of gronden;

— het invoeren van een « restauratiepremie » of het invoeren van faciliteiten met betrekking tot de financiering van dergelijke restauraties;

— ruimere interpretaties van sommige artikels van de huisvestingscode;

— een vereenvoudiging en uniformisering van de terzake geldende procedures voor het toekennen van de diverse premies.

Er moet echter in elk geval een synthese opgesteld worden van hetgeen bestaat om alle betrokken departementen en gemeenten een klaar overzicht te bieden van de mogelijkheden terzake. Deze synthese kan onder vorm van een « stadsvernieuwingcode » voorgesteld worden.

b) Wat de financiële middelen betreft mag worden vooropgezet dat ze moeten worden uitgebreid (zonder aanleiding te geven tot een miljardendans) en geregionaliseerd (binnen het kader van de wet op de voorlopige gewestvorming).

Deze financiële inspanning vanwege de Staat moet beperkt worden in de tijd en moet aanleiding geven tot en gevolgd worden door een uitgebreide actie vanwege het privé-initiatief. Deze concrete subsidiëring moet geschieden op basis van een wetenschappelijke selectie : in principe kunnen alle steden en gemeenten ervan genieten, maar enkel die gevallen waar objectief kan worden vastgesteld dat de noden het hoogst liggen zullen moeten geholpen worden.

Anderzijds moet worden vastgesteld dat de verdeeldheid van de budgettaire bevoegdheid over diverse departementen (bv. van de gesubsidieerde werken) remmend werkt op de zo nodige coördinatie terzake. Deze coördinatie (of centralisatie binnenin de regio) der financiële middelen kan op twee manieren gebeuren :

1. Centralisatie van al de begrotingsartikels die specifiek tot de stadsrevalorisatie kunnen bijdragen en die tevens vallen binnen het kader van de wet op de voorlopige gewestvorming. Dit is voor een deel reeds het geval (bv. huisvesting) maar voor andere posten dan weer niet (bv. de hoger geciteerde gesubsidieerde werken). Deze gecentraliseerde regionale begrotingspost « stadskernvernieuwing » kan dan toevertrouwd worden aan een bevoegde regionale minister of staatssecretaris.

2. De oprichting van een « Fonds voor stadskernvernieuwing en -hernieuwing » naar analogie met beproefde formules of het combineren van dit fonds met bestaande of nog andere op te richten fondsen (bv. dat van huisvesting).

Voormelde wettelijke en financiële middelen zullen het voorwerp uitmaken van een verder grondig onderzoek. Verdere teksten hieromtrent zijn in opmaak.

ANNEXE 11.

CONSEIL REGIONAL FLAMAND.

Les moyens d'une politique
de rénovation urbaine en Flandre.
par M. L. DHOORE,

*Secrétaire d'Etat à l'Economie régionale,
à l'Aménagement du Territoire et au Logement,
adjoint au Ministre des Affaires flamandes.*

SOMMAIRE.

Introduction.

A. L'étude : le plan de structure.

- A.1. La forme du plan de structure.
- A.2. L'élaboration et la ratification du plan de structure.
- A.3. La coordination et la détermination des priorités au niveau de la région flamande.
- A.4. Le subventionnement des frais d'étude du plan de structure.
- A.5. Résumé de la procédure relative au plan de structure.
- A.6. La possibilité de réviser le plan de structure.

B. La réalisation.

- B.1. Les réalisations sur le plan matériel.
 - B.1.1. Les réalisations directes par les propriétaires eux-mêmes.
 - B.1.2. L'aide indirecte en faveur des propriétaires.
 - B.1.2.1. Le régime de subventionnement et de primes.
 - B.1.2.1.1. Le régime actuel.
 - B.1.2.1.2. Les extensions souhaitées.
 - B.1.2.1.3. L'application des modalités actuelles de subventionnement et leur extension.
 - B.1.2.2. L'obligation imposée aux particuliers de collaborer à la rénovation urbaine.
 - B.1.2.3. L'expropriation pour cause d'utilité publique.
 - B.1.2.3.1. En vue de la restauration ou de nouvelles constructions à des fins privées.
 - B.1.2.3.2. En vue de réaliser des équipements collectifs.
 - B.1.3. La coordination générale et la programmation.
 - B.1.4. Le fonds de roulement communal de rénovation urbaine.
 - B.1.5. L'achèvement de l'opération.
- B.2. Les réalisations sur le plan psychologique.
 - B.2.1. L'information.
 - B.2.2. La participation.
 - B.2.3. L'encadrement de la population au cours de l'exécution.

Conclusions.

Introduction.

La présente note relative aux moyens d'une politique qui doit mener à une rénovation urbaine efficace en Flandre, se situe dans la même ligne que la note déjà approuvée par le Conseil régional flamand et qui concerne la politique générale de rénovation urbaine en Flandre. Les deux notes sont dès lors à considérer comme constituant un tout.

La rénovation urbaine est une matière très complexe. Afin d'éviter au maximum de confondre éventuellement certaines notions, il s'indiquera de les définir avec exactitude. Cela permettra de donner une interprétation exacte à la présente note.

Les principales notions peuvent être définies comme suit :

Un centre urbain est une entité qui, dans les limites de son environnement, constitue un pôle d'attraction culturelle, historique, sociologique, psychologique et commercial pour ceux qui y habitent, habitent aux alentours, et qui présente un degré élevé d'homogénéité morphologique. Cette notion de centre urbain ne peut être interprétée au sens strict de « ville » mais comprend tous les centres qui répondent à la définition précitée (donc également les centres de communes et les centres de villages). Il importe aussi de souligner que la notion de centre ne vise pas ici le centre géographique d'une agglomération mais bien le ou les centre(s) qui, au sein d'une agglomération, peuvent en tant qu'entité jouer le rôle qui résulte de la définition ci-dessus.

BIJLAGE 11.

VLAAMSE GEWESTRAAD.

De beleidsmiddelen
voor de stadskernherwaardering in Vlaanderen.
door de heer L. DHOORE,

*Staatssecretaris voor Streekeconomie,
Ruimtelijke Ordening en Huisvesting,
toegevoegd aan de Minister van Vlaamse Aangelegenheden.*

INHOUD.

Inleiding.

A. De studie : het structuurplan.

- A.1. De vorm van het structuurplan.
- A.2. Het opstellen en de bekrachtiging van het structuurplan.
- A.3. De coördinatie en de prioriteitsbepaling op niveau van het Vlaams gewest.
- A.4. Subsidiëring van de studiekosten van het structuurplan.
- A.5. Samenvatting van de procedure inzake het structuurplan.
- A.6. De mogelijkheid tot hernieuwing van het structuurplan.

B. De realisatie.

- B.1. De verwezenlijkingen op het materiële vlak.
 - B.1.1. De rechtstreekse verwezenlijkingen door de eigenaars zelf.
 - B.1.2. De onrechtstreekse hulp ten behoeve van de eigenaars.
 - B.1.2.1. Het subsidiëerings- en premiestelsel.
 - B.1.2.1.1. Het bestaand stelsel.
 - B.1.2.1.2. De gewenste uitbreidingen.
 - B.1.2.1.3. De toepassing van de bestaande subsidiëeringsmodaliteiten en hun uitbreiding.
 - B.1.2.2. De verplichting aan de particulier te stellen om aan de stadskernherwaardering mee te werken.
 - B.1.2.3. De onteigening ten behoeve van het algemeen nut.
 - B.1.2.3.1. Met het oog op restauratie of nieuwbouw voor particuliere doeleinden.
 - B.1.2.3.2. Met het oog op gemeenschapsvoorzieningen.
 - B.1.3. De algemene coördinatie en programmatie.
 - B.1.4. Het « rollend gemeentefonds stadskernherwaardering ».
 - B.1.5. Het afsluiten van de operatie.
- B.2. De verwezenlijking op het mentaal vlak.
 - B.2.1. De informatie.
 - B.2.2. De inspraak.
 - B.2.3. De begeleiding bij de uitvoering.

Besluit.

Inleiding.

Onderhavige nota omtrent de beleidsmiddelen, die tot een efficiënte stadskernherwaardering in Vlaanderen moeten leiden, sluit aan bij de reeds eerder door de Vlaamse Gewestraad goedgekeurde nota betreffende algemeen beleid inzake « stadskernhernieuwing en -vernieuwing in Vlaanderen ». De beide nota's zijn derhalve als één geheel te beschouwen.

De materie stadskernherwaardering is een zeer complex probleem. Om mogelijke begripsverwarring zoveel mogelijk uit te sluiten is het aangewezen bepaalde definities in dat verband nauwkeurig te omschrijven. Dit moet toelaten een exacte interpretatie te geven aan onderhavige nota.

De voornaamste begrippen kunnen als volgt gedefinieerd worden :

Een stadskern is een eenheid die binnen de grenzen van het omland een cultuurhistorische, sociologische, psychologische en commerciële attractiepool is voor de in- en omwonenden, en die een grote morfologische homogeniteitsgraad vertoont. Dit begrip stadskern mag niet eng geïnterpreteerd worden als behorend bij het begrip stad, maar omvat alle kernen die aan voormelde definitie voldoen (dus eveneens gemeentekernen en dorpskernen). Het is ook van belang te onderlijnen dat met het begrip kern hier niet bedoeld wordt de geografische kern van een agglomeratie, maar wel de één of meerdere kernen binnen een agglomeratie die als eenheden de rol kunnen spelen die uit de definitie voortvloeit.

La rénovation urbaine est une politique locale, qui vise à réaliser une étroite symbiose des valeurs économiques, sociales et culturelles, qui mène une action optimale pour sauvegarder le centre urbain comme milieu d'attractivité et d'accueil et qui peut, en outre, avoir une incidence supracommunale.

L'idée de rénovation recouvre aussi bien la notion de remise en état (entretien et restauration de ce qui existe) que celle de reconstruction (démolition et reconstruction en neuf) qui peuvent être appliquées l'une et l'autre ou l'une ou l'autre selon les nécessités locales.

Un plan de structure est un document de politique qui, indépendamment des limites administratives de la commune, est issu d'un contrôle et d'une évaluation de la situation existante et présente des alternatives et une programmation soumises au préalable à l'enquête publique et qui comporte dans sa forme définitive des priorités afin de parvenir à des réalisations concrètes dans le domaine de la rénovation urbaine dans des délais déterminés.

Une part importante de la rénovation urbaine porte sur les logements et l'environnement de l'habitat. Dans ce cadre :

- réhabilitation signifie améliorer tout en conservant la structure urbaniste existante;
- reconstruction signifie reconstruire dans une structure urbaniste modifiée;
- assainissement : notion peu nuancée qui implique la reconstruction, la réhabilitation et la restauration.

Une notion importante pour notre patrimoine culturel et historique est celle de monument et de restauration.

— les monuments sont des éléments du site (urbain) qui ont, pour la communauté, une valeur du point de vue de l'histoire de la culture, du point de vue de l'archéologie (industrielle) et des points de vue architectural, morphologique et psychologique. Le projet de décret visant à protéger les monuments et les sites déposé au Conseil culturel de la Communauté culturelle néerlandaise contient une définition analogue : un monument est un bien immeuble, œuvre de l'homme ou de la nature, ou des deux conjointement, qui est d'intérêt général en raison de sa valeur artistique, scientifique, historique, populaire, de sa valeur au point de vue de l'archéologie industrielle ou d'autres valeurs socio-culturelles, y compris les biens immeubles par destination qu'il contient;

— la restauration est la réparation et l'amélioration judicieuses d'un bien culturel et historique déterminé mais qui place la sauvegarde avant la rénovation.

La note de politique générale relative à la rénovation urbaine en Flandre précise clairement que cette matière doit comporter une action coordonnée sur les plans communal et urbain. Cette action doit donc évidemment avoir pour point de départ une étude approfondie et être suivie d'une réalisation adéquate. Il incombe cependant aux autorités régionales de décider quelles sont les priorités qui doivent être prises en considération sur le plan régional et d'assurer la coordination nécessaire entre les divers départements en cause.

La question de l'étude et de la réalisation est examinée en détail dans les deux chapitres distincts ci-après.

A. L'étude.

La rénovation urbaine doit essentiellement être conçue pour et par les « gens de l'endroit », compte tenu des lignes de force générales qui sont précisées dans la « Note de politique concernant la rénovation urbaine en Flandre ».

C'est donc aux autorités communales qu'il incombe de concevoir et d'élaborer un plan coordonné.

L'élaboration de pareil plan est prévue par la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, modifiée par les lois des 22 avril et 22 décembre 1970. Le chapitre IV (art. 14 à 24 inclus) prévoit l'établissement de plans généraux et particuliers d'aménagement, à ratifier par arrêté royal. Les villes et les communes n'ont jusqu'à présent que trop peu utilisé cette procédure légale, principalement en ce qui concerne les P. G. A. Il y a, à cela, plusieurs raisons :

- la très longue procédure après une première approbation par le conseil communal;
- l'incertitude qui, jusqu'il y a peu, existait encore et, dans une certaine mesure, existe toujours en ce qui concerne les dispositions des plans régionaux dans lesquelles ces plans généraux ou particuliers doivent s'insérer;
- la participation, en fait trop restreinte, de la part de la population locale, participation restreinte due ou non à une trop grande passivité lors de l'établissement des plans, ce qui par la suite donne lieu à des controverses de tout ordre;
- les frais d'étude très élevés, sans utilité immédiate.

C'est pourquoi certaines communes se bornent à établir un plan de structure ou plan indicatif prévoyant le développement ultérieur de la commune.

Stadskernherwaarding is een lokaal beleid dat streeft naar de nauwe binding van economische, sociale en culturele waarden; een optimale actie voert om de stadskern als milieu van attractiviteit en herbergzaamheid te waarborgen; en daarenboven een bovengemeentelijke weerslag kan hebben.

De idee van herwaarding omvat zowel de begrippen hernieuwing (behouden en restaureren van wat bestaat) als vernieuwing (afbraak en nieuwbouw) die beide naast of door elkaar kunnen worden toegepast naargelang de lokale noodwendigheden.

Een structuurplan is een beleidsdocument dat, onafhankelijk van de administratieve gemeentelijke grenzen, uitgaat van een survey en een evaluatie van de bestaande toestand, alternatieven en een fazering voorstelt die voorafgaandelijk in publieke discussie worden gebracht en in zijn definitieve vorm de prioriteiten inhoudt om binnen een bepaalde termijn tot concrete realisaties over te gaan met het oog op stadskernherwaarding.

Een ruim deel van de stadskernherwaarding slaat op woningen en de woonomgeving. Binnen dat kader betekent :

- rehabilitatie : de verbetering met behoud van de bestaande stedebouwkundige structuur;
- reconstructie : de heropbouw binnen een gewijzigde stedebouwkundige structuur;
- sanering : het weinig genuanceerd begrip dat zowel reconstructie, rehabilitatie en restauratie inhoudt.

Een belangrijk begrip voor ons cultuurhistorisch patrimonium is het monument en de restauratie.

— monumenten zijn elementen van het (stedelijk) landschap die een cultuurhistorische (industriële), archeologische, architectonische, morfologische en psychologische waarde inhouden voor de gemeenschap. In het ontwerp van decreet tot bescherming van monumenten en landschappen, ingediend bij de Cultuurraad voor de Nederlandse Cultuurgemeenschap, is een analoge definitie opgenomen : een monument is een onroerende zaak, werk van de mens of van de natuur, of van beide samen, die van algemeen belang is omwille van haar artistieke, wetenschappelijke, historische, volkskundige, industrieel- archeologische of andere sociaal-culturele waarde, inbegrepen de zich erin bevindende roerende zaken, onroerend door bestemming;

— restauratie is de oordeelkundige herstelling en verbetering van een bepaald cultuurhistorisch pand waarbij het behoud primeert boven de vernieuwing.

In de algemene beleidsnota inzake de stadskernherwaarding in Vlaanderen is duidelijk gesteld dat deze materie een gecoördineerde actie op gemeentelijk en stedelijk vlak moet inhouden. Deze actie moet dus uiteraard starten met een grondige studie en gevolgd worden door een adequate realisatie. Het is echter aan de gewestelijke overheid om te beslissen welke prioriteiten moeten in acht genomen op regionaal vlak en om de nodige coördinatie te verzekeren tussen de diverse betrokken departementen.

Hierna wordt de problematiek van de studie en van de realisatie in twee afzonderlijke hoofdstukken verder uitgediept.

A. De studie.

De stadskernherwaarding moet hoofdzakelijk uitgedacht worden voor en door de « mensen van ter plaatse », rekening houdend met de algemene krachtlijnen die in de « Beleidsnota van de stadskernher-nieuwing- en -vernieuwing in Vlaanderen » duidelijk worden gesteld.

Het zijn dus de gemeentelijke autoriteiten die moeten instaan voor de conceptie en het opstellen van een gecoördineerd plan.

Het opstellen van een dergelijk plan is voorzien in de wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de stedenbouw en de ruimtelijke ordening, gewijzigd door de wetten van 22 april 1970 en van 22 december 1970. In hoofdstuk 4 (artt. 14 tot en met 24) wordt voorzien in de opmaak van de Algemene en Bijzondere plannen van Aanleg, te bekrachtigen met koninklijk besluit. De steden en de gemeenten hebben tot op heden al te weinig gebruik gemaakt van deze wettelijke procedure, voornamelijk wat het A. P. A. betreft. Hiervoor zijn diverse redenen :

- de zeer langdurige procedure na een eerste goedkeuring in de gemeenteraad;
- de onzekerheid die tot voor kort en in zekere mate nog steeds bestaat in verband met de voorzieningen op de gewestplannen waarin deze algemene en bijzondere plannen moeten kaderen;
- de te beperkte werkelijke inspraak van de plaatselijke bevolking — al of niet te wijten aan te grote passiviteit — bij het opstellen van de plannen, wat achteraf aanleiding geeft tot allerlei controversen;
- de hoog oplopende studiekosten zonder onmiddellijk nut.

Vandaar dat sommige gemeenten er zich toe beperken een structuur- of richtplan op te stellen waarin de toekomstige ontwikkeling van de gemeente wordt aangegeven.

Contrairement à la loi néerlandaise sur l'aménagement du territoire (art. 7, 1^{er} alinéa), la loi belge ne connaît pas le plan de structure en tant que tel. Ce genre de plan n'a donc aucune force impérative sur le plan juridique : il n'est pas approuvé par arrêté royal et il n'est pas publié.

En contrepartie de l'absence totale de tout fondement juridique pour le plan de structure, il faut considérer qu'un tel plan peut précisément constituer une base excellente pour l'action coordonnée qui doit être menée en vue d'aboutir à des résultats sur un terrain délimité, appelé à faire l'objet d'une rénovation urbaine.

Un tel plan doit en effet être le reflet précis des intentions de la commune en ce qui concerne sa politique dans le domaine de l'aménagement du territoire. Il doit par conséquent servir de base nécessaire à la conception d'un P.G.A. ou de divers P.P.A., si les villes et les communes tiennent à concevoir leur plan d'une manière judicieuse du point de vue urbaniste.

Il ne paraît cependant pas opportun de conférer à pareil plan de structure une stricte base légale (ratification par arrêté royal), étant donné que cette nouvelle catégorie de plans, qui s'ajoute aux plans de secteur existants, aux P.G.A. et aux P.P.A., ne pourrait que créer une confusion complémentaire, en prévoyant une nouvelle procédure légale en plus de celle qui existe déjà.

L'élaboration par les villes et les communes d'un « plan de structure des parties urbaines à rénover », qui doit servir de lancement pour les P.P.A. qui seront développés complètement par la suite et qui devront être axés sur la réalisation du plan de structure, doit par conséquent devenir la première obligation dans le cadre d'une politique active de rénovation urbaine.

Cette obligation peut être imposée par un règlement ministériel. Les villes et les communes doivent en outre être incitées à dresser ce plan de structure le plus rapidement possible. Elles peuvent être stimulées en prévoyant une intervention financière dans les frais d'étude; cette intervention serait accordée par les pouvoirs publics et liée à certains délais.

1. La forme du plan de structure.

Le plan de structure doit indiquer clairement les limites de la zone que la ville ou la commune entend rénover. C'est à partir de ce plan que la commune pourra faire appel aux interventions financières maximales des pouvoirs publics (voir plus loin).

Le plan de structure doit avoir pour point de départ le projet de plan de secteur et comporter en outre :

— un plan général de la situation existante (survey) indiquant la structure de propriété des parcelles appartenant au secteur public;

— un plan de revalorisation indiquant l'affectation future des terrains et immeubles ainsi que la structure générale à suivre en ce qui concerne les façades et les toits, les parties à démolir ou à restaurer, etc;

— outre les deux plans précités, il faut aussi dresser, par quartiers ou par entités, des plans partiels qui doivent permettre la réalisation concrète du plan de revalorisation (ce plan partiel constitue l'avant-projet concret d'étude du plan particulier d'aménagement);

— un schéma global de réalisations comportant aussi bien une estimation du calendrier que des implications financières pour les institutions publiques (communes, provinces, Etat).

Afin d'aboutir à une certaine uniformité entre toutes les initiatives des villes et des communes dans le domaine des plans de structure de ce genre, l'administration de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire devra donner des directives précises pour l'élaboration de ces plans.

Si le plan de structure s'écarte de P.G.A. ou de P.P.A. existants, ces différences devront être clairement indiquées et motivées dans les prescriptions urbanistes et dans l'exposé des motifs.

Ces différences impliquent, en outre, l'obligation pour la commune d'entamer immédiatement la procédure de révision de ces P.G.A. et P.P.A.

2. L'élaboration et la ratification du plan de structure.

C'est à la commune qu'incombe l'élaboration du plan.

Il faut toutefois veiller à ce que la population dispose d'une information adéquate et puisse y participer largement. Cela peut se réaliser au niveau communal par la création d'un « groupe de travail pour la rénovation urbaine » représentatif de la population, qui peut agir comme élément directeur à l'égard des techniciens chargés de mettre les plans concrètement sur le papier.

Ce groupe de travail communal de rénovation urbaine doit se composer au moins des membres suivants :

- des représentants de la commune;
- des représentants de l'administration de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire;

In tegenstelling tot de Nederlandse wet op de Ruimtelijke Ordening (art. 7, eerste lid) kent de Belgische wet het structuurplan als dusdanig niet. Dit soort plan heeft juridisch geen bindende kracht : het wordt niet goedgekeurd bij koninklijk besluit en niet gepubliceerd.

Tegenover het totaal ontbreken van elke juridische basis van voormeld structuurplan staat echter dat een dergelijk plan precies een uitstekende basis kan vormen voor de gecoördineerde actie die moet geïnitieerd worden om op een afgebakend terrein waar aan stadskernherwaardering moet gedaan worden tot resultaten te komen.

Een dergelijk plan moet immers duidelijk de intenties weergeven van de gemeente inzake het beleid op gebied van de Ruimtelijke Ordening. Het moet bijgevolg als de noodzakelijke basis dienen voor de conceptie van een A.P.A. of van diverse B.P.A.'s willen de steden en gemeenten op een planologische verantwoorde wijze hun plannen van aanleg ontwerpen.

Het lijkt evenwel niet opportuun om een dergelijk structuurplan een strikt wettelijke basis te geven (bepaling met koninklijk besluit) omdat dit nieuw soort plan naast de bestaande gewestplannen, de A.P.A.'s en de B.P.A.'s alleen maar bijkomende verwarring kan scheppen door een nieuwe wettelijke procedure aan de reeds bestaande toe te voegen.

Het opstellen door de steden en gemeenten van een « structuurplan van de te herwaarden stadsgedeelten » als aanloop van de later concreet uitgewerkte B.P.A.'s — die dan op de realisatie van dat structuurplan moeten gericht zijn — moet bijgevolg een eerste verplichting worden in het kader van een actieve stadsvernieuwing en -herinrichtingspolitiek.

Deze verplichting kan gebeuren door een ministeriële verordening. De steden en gemeenten moeten er bovendien toe aangezet worden dit structuurplan zo snel mogelijk op te stellen. Dit kan gestimuleerd worden door van overheidswege een tijdsgebonden financiële tussenkomst in de studiekosten te voorzien.

1. De vorm van het structuurplan.

Het structuurplan moet duidelijk de grenzen aanduiden waarbinnen de stad of gemeente de stadskernheraanbouw- en -vernieuwing wil realiseren. Binnen het kader van dit plan zal de gemeente beroep kunnen doen op de maximale financiële tussenkomsten van overheidswege (zie verder).

Het structuurplan moet uitgaan van het ontwerp van gewestplan en verder volgende zaken omvatten :

— een algemeen plan van de bestaande toestand (survey) met hierop aangeduid de eigendomsstructuur van de percelen die toebehoren aan de openbare sector;

— een revalorisatieplan waarop de toekomstige bestemming van de gronden en gebouwen wordt aangeduid alsook de algemene te volgen gevel- en dakenstructuur, de af te breken of te restaureren gedeelten, enz;

— benevens de beide voormelde plannen moeten tevens deelplannen per wijk of entiteit opgesteld worden, die de concrete realisatie van het revalorisatieplan moeten mogelijk maken (dit deelplan is dan de concrete voorstudie van het bijzonder plan van aanleg);

— een globaal realisatieschema waarin zowel de timing als de financiële implicaties voor de overheidsinstellingen (gemeente, provincie, staat) worden geraamd.

Teneinde tot een zekere eenvormigheid te komen tussen alle initiatieven van de steden en gemeenten op gebied van dergelijke structuurplannen zullen precieze richtlijnen en omschrijvingen voor het opstellen van deze plannen moeten uitgevaardigd worden door het bestuur van de stedsbouw en de ruimtelijke ordening.

Wanneer het structuurplan afwijkt van bestaande B.P.A.'s of A.P.A.'s moeten deze afwijkingen duidelijk aangeduid en gemotiveerd worden in de planologische voorschriften, en in de memorie van toelichting. Daarenboven houden deze afwijkingen de verplichting in vanwege de gemeente om onmiddellijk de procedure van herziening van deze A.P.A.'s en B.P.A.'s aan te vangen.

2. Het opstellen en de bekrachtiging van het structuurplan.

Het is de gemeente die moet instaan voor het opstellen van het plan. Er dient echter over gewaakt dat de bevolking een ruime informatie en inspraak geniet. Dit kan op gemeentelijk vlak gebeuren door de oprichting van een voor de bevolking representatieve werkgroep stadskernherwaardering die als stuurgroep kan optreden ten opzichte van de technici die de plannen concreet op papier zetten.

Deze gemeentelijke werkgroep stadskernherwaardering moet minstens volgende leden tellen :

- vertegenwoordigers van de gemeente;
- vertegenwoordigers van het bestuur van de stedsbouw en ruimtelijke ordening;

- des représentants de sociétés de logement agréées;
- des représentants de tous les départements ministériels dont on attend une contribution évidente au projet en question (il peut s'agir des Travaux publics, de la Culture néerlandaise, de la Santé publique, des Communications, de l'Education nationale...);
- des représentants des habitants des îlots urbains concernés par la rénovation urbaine (éventuellement sous forme d'une a.s.b.l.).

Le plan doit être soumis à enquête publique et ensuite à la commission consultative régionale (ces commissions existent déjà au niveau provincial à l'exception du Brabant).

Il est souhaitable que ces commissions consultatives régionales aient recours pendant leurs travaux axés sur la rénovation urbaine, aux experts des Départements de l'Aménagement du territoire et de la Culture néerlandaise afin de pouvoir assurer l'uniformité et la coordination nécessaires.

Le plan de structure est finalement ratifié par le Ministre qui a l'Urbanisme et l'Aménagement du territoire dans ses attributions, sur avis de la Commission consultative régionale précitée.

3. La coordination et la détermination des priorités au niveau de la région flamande.

Un des principaux problèmes auquel la rénovation urbaine doit faire face est la coordination entre les nombreuses instances qui interviennent dans une plus ou moins large mesure dans cette matière. La coordination est donc un impératif important. Il convient aussi de mentionner son corollaire immédiat, c'est-à-dire la détermination des priorités qui doivent être prises en considération au niveau de la région flamande.

Ces deux tâches — coordination et détermination des priorités — ne peuvent s'effectuer qu'au niveau interministériel au sein d'une « Vlaamse coördinatiecommissie Stadskernherwaarding » (Commission flamande de coordination de la rénovation urbaine) restant encore à créer.

Dès qu'un plan de structure émanant d'une ville ou d'une commune déterminée a été ratifié par le Ministre qui a l'Urbanisme et l'Aménagement du territoire dans ses attributions, ce plan doit être porté à la connaissance de ladite Commission de coordination.

La Commission rassemble donc tous les plans de structure et remet au Ministre de l'Aménagement du territoire et du Logement un avis sur leurs aspects fonctionnels :

- sur la base des schémas de réalisation qui sont annexés au plan de structure et qui mentionnent le calendrier, de même que les implications financières, pour les organismes publics, la Commission dresse un programme budgétaire annuel pour tous les Départements en cause. Ce programme annuel est soumis pour approbation au Comité ministériel des Affaires flamandes. Chaque ministre, représenté à la Commission, reçoit donc les plans précités pour identification en vue de leur intégration dans sa propre programmation financière. Chaque membre de la Commission devrait se charger de cette identification et de ce listing et informer par la suite la Commission de la décision prise par le Ministre pour autant que cela ne puisse se faire au Comité ministériel précité.

- la commission détermine, sur la base des plans concrets les garanties nécessaires que doivent fournir les villes et communes en cause avant de passer à la réalisation et d'entamer les diverses procédures de subventionnement. La Commission remet un avis à ce sujet au Ministre de l'Aménagement du territoire et du Logement. Elle exerce, en outre, un contrôle global sur le déroulement de la réalisation et est assistée en cela par l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire; elle présente en temps voulu les propositions adéquates en cas de non-respect de certaines obligations par certaines villes et communes.

La composition de la Commission flamande de coordination de la rénovation urbaine doit donc être interdépartementale et comprendre notamment :

- des représentants de l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire — 4 (service juridique, service technique, politique générale, Plan vert);
- des représentants du Logement;
- des représentants des travaux subventionnés, des Travaux publics;
- des représentants de l'Education nationale (Fonds des bâtiments);
- des représentants de la Culture néerlandaise;
- des représentants de la Santé publique;
- des représentants de la Société nationale du logement;
- de l'Institut national du logement;
- de la Société nationale terrienne;
- de l'Union des villes et communes belges;
- de l'Inspection des Finances.

- vertegenwoordigers van de erkende maatschappijen voor de huisvesting;

- vertegenwoordigers van alle staatsdepartementen die een duidelijke inbreng hebben in het project in kwestie (dit kunnen zijn Openbare Werken, Nederlandse Cultuur, Volksgezondheid, Verkeerswezen, Nationale Opvoeding...);

- vertegenwoordigers van de inwoners van de betrokken stads-wijk(e)n waar aan stadskernherwaarding wordt gedaan (eventueel onder vorm van een V.Z.W.).

Het plan moet in openbaar onderzoek gesteld worden en daarna aan de regionale commissie voor advies worden voorgelegd (deze commissies zijn reeds opgericht op provinciaal niveau met uitzondering van Brabant).

Het is wenselijk dat deze regionale commissies voor advies tijdens hun werkzaamheden, gericht op stadskernherwaarding, zouden beroep doen op deskundigen van de departementen van Ruimtelijke Ordening en van Nederlandse Cultuur om de nodige uniformiteit en coördinatie te kunnen verzekeren.

De bekrachtiging van het structuurplan gebeurt uiteindelijk door de Minister die de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening onder zijn bevoegdheid heeft, op advies van voormelde regionale commissie voor advies.

3. De coördinatie en de prioriteitsbepaling op niveau van het Vlaams gewest.

Een van de voornaamste problemen waarmee de stadskernherwaarding te kampen heeft is de coördinatie tussen de vele instanties die in min of meerdere mate iets met deze materie te maken hebben. Coördinatie is dus een belangrijk imperatief. Daarbij onmiddellijk aansluitend dient de prioriteitsbepaling vermeld die op niveau van het Vlaams gewest in acht moet genomen worden.

Beide opdrachten — coördinatie en prioriteitsbepaling — kunnen slechts geschieden op interdepartementaal niveau in een op te richten Vlaamse coördinatiecommissie Stadskernherwaarding.

Zodra een structuurplan, uitgaande van een bepaalde stad of gemeente, door de Minister die de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening onder zijn bevoegdheid heeft, bekrachtigd is geworden, dient dit plan aan deze coördinatiecommissie ter kennis te worden gesteld.

Deze commissie verzamelt aldus al deze structuurplannen en brengt bij de Minister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting advies uit over de functionele aspecten ervan :

- op basis van de realisatieschema's die bij de structuurplannen gevoegd zijn, en waarin zowel de timing als de financiële implicaties voor de overheidsinstellingen vermeld zijn, stelt de commissie een jaarlijks begrotingsprogramma op ten behoeve van alle betrokken departementen. Dit jaarprogramma wordt ter goedkeuring aan het Ministerieel comité voor Vlaamse Aangelegenheden voorgelegd. Elke in de commissie vertegenwoordigde Minister krijgt aldus de voormelde plannen ter identificatie met het oog op de integratie ervan in zijn eigen financiële programmering. Elk vertegenwoordigend commissielid zou voor die identificatie en listing moeten instaan en zou naderhand de commissie over de getroffen ministeriële beslissing — voor zover deze niet in voormeld Ministerieel comité kan gebeuren — inlichten.

- op basis van de konkrete plannen stelt de commissie de nodige waarborgen vast die de betrokken steden en gemeenten moeten verzekeren vooraleer tot de realisatie over te gaan en de diverse subsidiëeringsmodaliteiten aan te spreken. De commissie brengt hieromtrent advies uit aan de Minister van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting. Verder oefent de commissie een globale controle uit op het verder verloop van de realisatie, hierin bijgestaan door het Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening, en doet tijdig de gepaste voorstellen ingeval van niet naleven door bepaalde steden en gemeenten van bepaalde verplichtingen.

De Vlaamse Coördinatiecommissie Stadskernherwaarding moet dus interdepartementaal zijn samengesteld en onder meer volgende leden tellen :

- vertegenwoordigers van het bestuur van stedebouw en ruimtelijke ordening — 4 (Juridische dienst; Technische dienst; Algemeen Beleid; Groenplan...);
- Huisvesting;
- Gesubsidieerde Werken, Openbare Werken;
- Nationale Opvoeding (gebouwenfonds);
- Nederlandse Cultuur;
- Volksgezondheid;
- Nationale Maatschappij der Huisvesting;
- Nationaal Instituut voor de Huisvesting;
- Nationale Landmaatschappij;
- Vereniging van Belgische Steden en gemeenten;
- de Inspectie van Financiën.

4. Subventionnement des frais d'étude du plan de structure.

Afin d'inciter les villes et communes à dresser le plus rapidement possible le plan de structure de l'ilot urbain à rénover, il convient de prévoir une intervention de l'Etat dégressive dans le temps et basée sur les frais réels d'étude. La possibilité de subventionner ces projets est d'ailleurs prévue par la législation actuelle.

Ces subventions doivent couvrir une partie des frais d'étude à concurrence d'un pourcentage dégressif dans le temps.

Ainsi cette subvention peut-elle être fixée à un niveau assez élevé au cours des premières années (80 % ou même 100 %) et réduite progressivement dans le temps jusqu'à une intervention fixe de 50 % par exemple.

Le critère « temps » qui peut être utilisé pour la détermination exacte de l'importance de l'intervention de l'Etat peut être le moment d'introduction du projet à la Commission consultative régionale.

Le but de cette intervention dégressive est manifestement d'inciter les communes à entamer le plus rapidement possible l'étude de leur plan de structure. Les crédits nécessaires pour cette intervention de l'Etat peuvent être inscrits au poste « Urbanisme et Aménagement du Territoire » du budget régional.

La subvention n'est toutefois payée qu'à la condition expresse que le plan de structure soit approuvé par le Ministre qui a l'Aménagement du Territoire dans ses attributions.

Exception faite de ces nouvelles modalités de subventionnement, les subventions actuelles concernant les P. G. A. et les P. P. A. restent d'application.

5. Résumé de la procédure relative au plan de structure.

En résumé, il est permis de dire que la procédure qu'il convient de suivre est la suivante :

- décision du conseil communal de revaloriser un ilot urbain;
- demande par la commune d'une promesse de principe pour le subventionnement des frais d'étude; cette demande est adressée au Ministre de l'Aménagement du Territoire;
- le Ministre de l'Aménagement du Territoire communique à la commune cette promesse de principe ou le refus de celle-ci. Il fixe, en outre, les délais maximaux dans lesquels cette étude doit être adoptée par le conseil communal;
- constitution d'un groupe de travail communal pour la rénovation urbaine et désignation d'un responsable par la commune;
- élaboration du plan de structure par le responsable, sous la direction du groupe de travail communal pour la rénovation urbaine;
- participation et information de la population;
- estimation des frais;
- adoption par le conseil communal;
- enquête publique (cette période doit être fixée et peut comporter par exemple trente jours civils);
- transmission du dossier dans des délais limités de huit jours par exemple (y compris les remarques et objections résultant de l'enquête publique) à la Commission consultative régionale qui remet un avis au Ministre de l'Aménagement du Territoire dans des délais bien précis (par exemple trente jours civils);
- approbation ou refus motivé par le Ministre de l'Aménagement du territoire (par exemple dans les nonante jours) qui suivent l'avis de la Commission régionale;
- le dossier est ensuite soumis à la Commission flamande de coordination de la rénovation urbaine qui en programme (programme annuel), coordonne (au niveau interdépartemental) et contrôle (garanties) la réalisation ultérieure.

6. La possibilité de revoir le plan de structure.

Un des avantages résultant de la souplesse de la procédure en matière de plan de structure c'est la possibilité d'adapter ce plan, avec rapidité et efficacité à des circonstances ou à des nécessités extérieures qui se sont éventuellement modifiées.

La procédure de révision du plan de structure contribuera par conséquent à la dynamique si nécessaire dans le processus de rénovation urbaine. Cette procédure fera l'objet d'une réglementation distincte qui sera essentiellement axée sur la rapidité et la souplesse.

B. La réalisation.

Après l'adoption d'un plan de structure général de la partie urbaine à rénover, plan approuvé par le Ministre qui a l'Urbanisme et l'Aménagement du territoire dans ses attributions, il convient de passer à sa réalisation coordonnée et programmée.

Il est évident qu'une partie de ces réalisations ne seront et ne pourront être entamées qu'après l'élaboration d'un plan de détail d'un quartier ou d'un bloc d'habitations déterminés. Le plan de réalisation par excellence à cet égard est le P. P. A., qui doit être ratifié par arrêté royal et dont la procédure pourra se dérouler avec plus de rapidité et

4. Subsidiëring van de studiekosten van het structuurplan.

Ten einde de steden en gemeenten ertoe aan te zetten zo snel mogelijk het structuurplan van het te revaloriseren stadsgedeelte op te maken, dient een in de tijd degressieve staats tussenkomst te worden vastgesteld op basis van de reële studiekosten. De mogelijkheid om deze ontwerpen te subsidiëren is trouwens voorzien in de reeds bestaande wetgeving.

Deze subsidies moeten een gedeelte van de studiekosten dekken en wel à ratio van een percentage dat degressief in de tijd afneemt.

Zo kan in de eerstvolgende jaren deze subsidie zeer hoog worden vastgesteld (80 % of zelfs 100 %) om dan in de tijd degressief af te nemen tot een konstante tegemoetkoming van bv. 50 %.

Als tijds criterium voor het exact bepalen van de grootte der staats tussenkomst kan gelden het tijdstip van indienen van het ontwerp bij de regionale commissie voor advies.

De bedoeling van deze degressieve schaal is duidelijk de gemeenten ertoe aan te zetten de studie van hun structuurplan zo snel mogelijk aan te vangen. De nodige kredieten voor deze Staats tussenkomst kunnen ingeschreven worden op de regionale begrotingspost Stedebouw en Ruimtelijke Ordening.

De subsidie wordt uiteraard slechts uitgekeerd onder uitdrukkelijke voorwaarde dat het structuurplan door de Minister die de Ruimtelijke Ordening onder zijn bevoegdheid heeft wordt goedgekeurd.

Buiten deze nieuwe subsidiëringmodaliteiten blijven de bestaande subsidies voor wat de B. P. A. en A. P. A. betreft verder van kracht.

5. Samenvatting van de procedure inzake het structuurplan.

Samenvattend kan worden gesteld dat de afhandeling van het structuurplan volgende procedure zal moeten kennen :

- beslissing van de gemeenteraad om een tadsdeel te revaloriseren;
- aanvraag van de gemeente om een principiële belofte van subsidie betreffende de studiekosten aan de Minister van Ruimtelijke Ordening;
- de Minister van Ruimtelijke Ordening deelt die principiële belofte — of de weigering ervan — aan de gemeente med. Hij stelt bovendien de maximum-duur vast die de studie in beslag zal mogen nemen tot het tijdstip van goedkeuring in de gemeenteraad;
- oprichting van een gemeentelijke werkgroep stadskernherwaardering en aanduiding van een ontwerper door de gemeenten;
- opstellen van het structuurplan door de ontwerper onder leiding van de gemeentelijke werkgroep stadskernherwaardering — inspraak en informatie van de bevolking — kostenraming;
- goedkeuring in gemeenteraad;
- openbaar onderzoek (deze periode dient duidelijk vastgesteld te worden en kan bv. 30 kalenderdagen omvatten);
- overmaken van het dossier binnen een beperkte termijn van bv. 8 dagen (impliciet de opmerkingen en bezwaren van het openbaar onderzoek) aan de regionale commissie voor advies die advies uitbrengt bij de Minister van Ruimtelijke Ordening binnen een welomschreven tijdsduur (bv. 30 kalenderdagen);
- Goedkeuring of, gemotiveerde weigering door de Minister van Ruimtelijke Ordening (binnen bv. de 90 dagen) na het advies van de regionale commissie;
- het dossier gaat naar de Vlaamse coördinatiecommissie stadskernherwaardering die de verdere realisatie programmeert (jaar programma), coördineert (op interdepartementaal niveau) en controleert (waarborgen).

6. De mogelijkheid om het structuurplan te herzien.

Een van de voordelen van de soepele procedure betreffende het structuurplan is de mogelijkheid om dit plan snel en efficiënt aan te passen aan eventuele veranderende uirwendige omstandigheden of noodwendigheden.

De procedure tot de herziening van het structuurplan zal derhalve bijdragen tot de zo noodzakelijke dynamiek in het proces van de stadskernherwaardering. Deze procedure zal het voorwerp uitmaken van een aparte reglementering die vooral op snelheid en soepelheid zal gericht zijn.

B. De realisatie.

Na een algemeen aanvaard structuurplan van het te revaloriseren stadsgedeelte, goedgekeurd door de Minister van Stedebouw en Ruimtelijke Ordening, moet overgegaan worden tot een gecoördineerde en geprogrammeerde realisatie.

Het is duidelijk dat een deel van die realisaties slechts zullen kunnen en mogen aangevat worden nadat een meer gedetailleerd facetplan van een bepaalde wijk of huizenblok is uitgewerkt. Het realisatieplan bij uitstek in dat verband is het B. P. A. dat moet bekrachtigd worden bij koninklijk besluit en waarvan de procedure veel sneller en soepeler

de souplesse s'il existe un plan de structure. Il s'agit donc d'obliger les villes et communes à élaborer ces P. P. A. le plus rapidement possible après l'adoption du plan de structure. Ces plans sont en effet nécessaires pour tous les travaux effectués dans le cadre de la rénovation urbaine, qui concernent des constructions nouvelles et pour lesquels un permis de bâtir est évidemment nécessaire. Mais les travaux de rénovation urbaine peuvent, en grande partie, être entamés immédiatement sur base du plan de structure, pour autant que celui-ci soit conforme au P. G. A. ou au P. P. A. : les travaux d'infrastructure (par exemple l'interdiction de certaines rues à la circulation, l'infrastructure sanitaire, les plaines de jeux, les espaces verts, etc.), la « réhabilitation » d'habitations et d'environnements d'habitats ainsi que les travaux de restauration (appliqués en des lieux conformes au plan de structure), les exportations nécessaires pour réaliser certains projets etc... Tous ces équipements et travaux importants peuvent déjà être réalisés au cours d'une première phase de réalisation et dans l'attente de l'adoption des P. P. A. qui devront en assurer le parachèvement total.

Les réalisations précitées incombent à bon nombre d'instances publiques et aux particuliers eux-mêmes. Elles se situent sur le plan matériel (pour lequel il faut avoir recours à des moyens financiers importants) et sur le plan psychologique (les habitants du lieu devront témoigner d'une prise de conscience croissante des idées nouvelles).

1. La réalisation sur le plan matériel.

1.1. Les réalisations directes par les propriétaires eux-mêmes.

Chaque propriétaire d'un bien immobilier situé dans la partie urbaine à rénover doit intervenir directement pour ce qui concerne ses biens : les terrains, les immeubles, les équipements collectifs, etc.

Font partie de ceux-ci :

— les administrations publiques :

a) l'Etat (immeubles, infrastructure...) avec comme principaux départements : les Travaux publics, la Santé publique, les Communications, l'Education nationale, la Culture néerlandaise...

b) la province;

c) les intercommunales et les communes;

d) les autres organismes publics tels que les commissions d'assistance publique, les fabriques d'église, les organismes paraétatiques, etc...

— les instances privées :

a) les organismes de droit privé (sociétés, associations sans but lucratif...);

b) les propriétaires particuliers.

Ces réalisations directes par tous les propriétaires précités sont très importantes dans l'ensemble du projet. Il est, par conséquent, nécessaire que tous les propriétaires en question — qu'il s'agisse d'organismes privés ou publics — soient incités à agir spontanément dans le cadre de la rénovation urbaine.

1.2. L'aide indirecte en faveur des propriétaires.

Il serait toutefois utopique de supposer que ces propriétaires accorderont tous d'une manière spontanée leur collaboration directe à l'opération. Des implications financières importantes jouent ici un rôle trop considérable et le degré de la collaboration spontanée et directe à attendre des propriétaires énumérés dans la liste ci-dessus diminuera probablement à mesure que l'on parcourt celle-ci du début à la fin.

Il faudra donc manifestement faire intervenir une forme indirecte de participation à la rénovation urbaine. Cela peut se faire, d'une part, en appliquant un régime de subventionnement adéquat et, d'autre part, en donnant aux administrations publiques l'autorisation d'obliger les instances privées à participer à la rénovation ou bien celle de les exproprier.

Comme il a déjà été signalé, l'objectif doit essentiellement être d'inciter les instances privées à poursuivre spontanément le processus de rénovation urbaine, une fois que les pouvoirs publics ont donné le bon exemple.

Il serait insensé de croire qu'une rénovation urbaine réussie puisse être obtenue, par exemple, en expropriant la moitié du centre urbain et en le restaurant grâce à des fonds publics.

1.2.1. Le régime de subventionnement et de primes.

Bien qu'il existe déjà un régime étendu de subventionnement et de primes, il présente encore quelques lacunes importantes.

zal kunnen verlopen, eens er een structuurplan bestaat. Het is dus zaak de steden en gemeenten ertoe te verplichten dergelijke B. P. A.'s zo spoedig mogelijk verder uit te werken na de goedkeuring van het structuurplan. Dergelijke plannen zijn immers noodzakelijk voor al de werken in het kader van de stadskernherwaardering die gericht zijn op nieuwbouw en waarvoor uiteraard een bouwvergunning nodig is. Maar een groot deel van de werken ten behoeve van de stadskernherwaardering kan reeds onmiddellijk starten op basis van het structuurplan, voor zover geen andersluidende A. P. A. of B. P. A.'s bestaan : infrastructuurwerken (b.v. ten behoeve van het verkeersvrij maken van bepaalde straten; ten behoeve van de sanitaire infrastructuur; ten behoeve van speelpleinen; groene ruimten enz.); rehabilitatie van woningen en woonomgevingen alsook restauratiewerken (toegepast op plaatsen conform met het structuurplan); de nodige onteigeningen om bepaalde projecten te realiseren enz. Al deze belangrijke voorzieningen en werken kunnen reeds geschieden in een eerste periode van realisatie en in afwachting van de goedkeuring van de nodige B. P. A.'s die de totale afwerking moeten duidelijk stellen.

Voormelde realisaties zijn de zaak van vele openbare instanties en van de inwonende particulieren zelf. Ze situeren zich op het materiële vlak (waartoe uitgebreide financiële middelen moeten worden aangesproken) en op het mentale vlak (de plaatselijke inwoners zullen blij moeten geven van een groeiende bewustwording naar de nieuwe ideeën toe).

1. De verwezenlijking op het materiële vlak.

1.1. De rechtstreekse verwezenlijkingen door de eigenaars zelf.

Iedere eigenaar van een onroerend goed in het te revaloriseren stadsdeel moet rechtstreeks ingeschakeld worden voor wat zijn bezittingen betreft : de gronden, de gebouwen, de gemeenschapvoorzieningen, enz.

Daartoe behoren :

— de openbare besturen :

a) Het Rijk (gebouwen, infrastructuur...) met als voornaamste in te schakelen departementen : Openbare Werken, Volksgezondheid, Verkeerswezen, Nationale Opvoeding, Nederlandse Cultuur...

b) De provincie;

c) De intercommunalen en gemeenten;

d) De andere openbare instellingen zoals de commissies van openbare onderstand, de kerkfabrieken, de parastatalen enz...

— de particuliere instanties :

a) privaatrechtelijke instellingen (vennootschappen, verenigingen, zonder winstgevend oogmerk...);

b) de particuliere eigenaars.

Deze rechtstreekse verwezenlijkingen door alle voormelde eigenaars zijn zeer belangrijk in het totaal project. Het is derhalve noodzakelijk alle eigenaars in kwestie — of het nu particulieren of openbare instellingen zijn — warm te maken voor een spontane actie in het kader van de stadskernherwaardering.

1.2. De onrechtstreekse hulp ten behoeve van de eigenaars.

Het zou echter utopisch zijn te veronderstellen dat al deze eigenaars op een even spontane manier hun rechtstreekse medewerking zouden verlenen aan de operatie. De hoge financiële implicaties spelen hierin een te belangrijke rol en de graad van de te verwachten spontane en rechtstreekse medewerking van de in voormelde lijst opgesomde eigenaars zal wellicht dalen naarmate men deze van boven naar onder afleest.

Er zal dus blijkbaar ook een onrechtstreekse vorm van bijdrage tot de stadsherwaardering moeten ingeschakeld worden. Dit kan enerzijds gebeuren door een adequaat uitgewerkt subsidiëringssysteem toe te passen, en anderzijds door de openbare besturen de macht te geven de particuliere instanties ofwel te verplichten aan de revalorisatie mee te werken ofwel te onteigenen.

Zoals reeds is aangestipt geworden moet het echter de bedoeling zijn voornamelijk de particuliere instanties warm te maken om spontaan het proces van de stadskernherwaardering verder te zetten eens dat de openbare besturen het goede voorbeeld hebben gegeven.

Het zou onzinnig zijn te geloven dat een geslaagde stadskernherwaardering moet bekomen worden door bv. de helft van de stadskern te onteigenen en te restaureren met overheidselden !

1.2.1. het subsidiëring- en premiestelsel.

Alhoewel reeds en uitgebreid subsidiëring- en premiestelsel bestaat, vertoont het nog enkele belangrijke tekorten.

1.2.1.1. *Le régime actuel.*

Les principales possibilités actuelles peuvent être résumées comme suit :

A. Interventions de l'Etat :

— en faveur des pouvoirs subordonnés :

- a) arrêté du Régent du 2 juillet 1949 : les travaux dits subventionnés, inscrits au budget des Travaux publics, de la Santé publique...;
- b) arrêté royal du 22 février 1974 : subventions pour la réalisation de travaux d'infrastructure culturelle et sportive;
- c) arrêté royal du 14 février 1967 (modifié par l'arrêté royal du 24 septembre 1969) : subventions pour le développement de l'équipement touristique;
- d) loi du 11 juillet 1973 (modifiant la loi du 29 mai 1959 relative aux constructions scolaires) : création de quatre Fonds.

Pour être complet, il convient d'ajouter qu'une nouvelle loi est en cours d'élaboration; elle uniformisera les modalités de subvention aux administrations subordonnées et remplacera notamment certains des règlements précités.

— en faveur des pouvoirs subordonnés et/ou des particuliers.

- a) Loi du 7 août 1931 sur la conservation des monuments et des sites, modifiée par le décret du 13 juillet 1972 : subventions pour les monuments classés.
- b) Loi du 30 décembre 1970 sur l'expansion économique : subventions en intérêts, etc.
- c) Code du Logement annexé à l'arrêté royal du 10 décembre 1970 et approuvé par la loi du 2 juillet 1971 et les arrêtés d'exécution relatifs aux primes à la construction, à l'achat, au déménagement, à la location, à l'installation, à l'assainissement et à la démolition.

B. Subventions des provinces aux communes, autres organismes publics et privés et aux particuliers (primes et subventions essentiellement dans le cadre de l'énumération figurant au point a).

C. Subventions des communes à d'autres organismes publics et privés (primes et subventions essentiellement dans le cadre de l'énumération figurant au point a).

1.2.1.2. *L'extension souhaitée.*

Bien que le régime actuel réponde en de nombreux points à des besoins réels en ce qui concerne la rénovation urbaine, quelques modalités essentielles font encore défaut en matière de subventions et de primes à accorder :

- a) arrêté du Régent du 2 juillet 1949 : subventions aux pouvoirs subordonnés — à la commune :

— Il faudrait prévoir que la commune peut bénéficier d'une subvention en cas d'expropriation justifiée dans le cadre de la rénovation urbaine. En effet, s'il faut procéder à des expropriations et si le pouvoir qui exproprie (voir plus loin) est l'Etat ou la province il n'y a généralement aucun problème financier pour effectuer celles-ci. Toutefois, si la commune doit procéder à des expropriations dans le cadre d'une politique de restauration ou de rénovation, les problèmes financiers sont très importants. Afin d'éviter que les coûts ne soient par la suite récupérés directement sur les habitants, il faudrait accorder aux communes une subvention d'expropriation de 65 % sur le prix d'achat du bien. Un crédit est d'ailleurs prévu à cet effet au Département des Travaux publics (section « urbanisme » du budget).

— La réglementation actuelle prévoit une subvention de 65 % en faveur de la commune pour les travaux à son patrimoine, si ceux-ci sont effectués dans le cadre d'un P. P. A. approuvé, et de 35 %, s'ils sont effectués sans P. P. A. approuvé. Cette réglementation doit être adaptée à la lumière du plan de structure nouvellement conçu. Bien qu'il soit évident qu'il est nécessaire de faire suivre le plan de structure par des P. P. A. approuvés, les communes doivent être soutenues dès le début, afin de réaliser ce plan de structure le plus rapidement possible, principalement lorsqu'il s'agit d'investissements non récupérables. En conséquence, il faudrait prévoir que tous les travaux d'infrastructure, à effectuer par la commune dans le cadre d'un plan de structure en vue de la rénovation urbaine sont subventionnés à concurrence de 65 %. Ainsi sera-t-il possible d'entamer immédiatement des travaux pour créer des rues piétonnières, des lieux de rencontre de la jeunesse (plains de jeux), des parcs de stationnement judicieusement implantés, etc. Pour les autres travaux communaux (des immeubles tels que les centres administratifs et culturels...) les modalités actuelles de subventionnement peuvent être maintenues (65 % et 35 %), étant donné, d'une part, qu'elles s'étendent sur un plus long terme et, d'autre part, qu'il faut les faire dépendre beaucoup plus de l'approbation de P. P. A. concrets. Il doit cependant être possible à la commune de

1.2.1.1. *het bestaand stelsel.*

De voornaamste bestaande mogelijkheden kunnen als volgt geresumeerd worden :

A. staatsstussenkomsten :

— aan de ondergeschikte besturen :

- a) besluit van de Regent van 2 juli 1949 : de zogenoemde gesubsidieerde werken op de begroting van Openbare Werken, Volksgezondheid...;
- b) koninklijk besluit van 22 februari 1974 : toelagen voor het uitvoeren van culturele en sportinfrastructuurwerken;
- c) koninklijk besluit van 14 februari 1967 : (gewijzigd bij koninklijk besluit van 24 september 1969) : toelagen voor de ontwikkeling van de toeristische uitrusting;
- d) De wet van 11 juli 1973 (houdende wijziging van de wet van 29 mei 1959 betreffende de scholenbouw) : oprichting van 4 fondsen.

Volledigheidshalve dient hieraan toegevoegd dat een nieuwe wet in opmaak is welke de subsidiemodaliteiten aan de ondergeschikte besturen zal uniformiseren en ondermeer bepaalde van voormelde reglementen zal vervangen.

— aan de ondergeschikte besturen en/of aan de particulieren.

- a) Wet van 2 augustus 1931 op de Monumenten en Landschappen, gewijzigd bij dekreet van 13 juli 1972 : subsidies voor geklasseerde monumenten;
- b) Wet van 30 december 1970 op de economische expansie : rentetoeelagen en dergelijke;
- c) Huisvestingscode gevoegd bij het koninklijk besluit van 10 december 1970 en goedgekeurd bij wet van 2 juli 1971 en de uitvoeringsbesluiten in verband met de bouw-, aankoop-, verhuis-, huur-, installatie, sanerings-, en slooppremies.

B. Toelagen van de provincies aan de gemeenten, andere openbare instellingen en particulieren (premies en subsidies hoofdzakelijk binnen het kader van de opsomming in punt a).

C. Toelagen van de gemeenten aan andere openbare instellingen en particulieren (premies en subsidies hoofdzakelijk binnen het kader van de opsomming in punt a).

1.2.1.2. *De gewenste uitbreiding.*

Alhoewel het bestaand stelsel reeds op veel punten tegemoetkomt aan reële noden i.v.m. de stadskernheroewering- en vernieuwing ontbreken nog enkele essentiële modaliteiten in verband met toe te kennen subsidies en premies :

- a) Besluit van de Regent van 2 juli 1949 : toelage aan ondergeschikte besturen — de gemeente :

— er zou voorzien moeten worden dat de gemeente een subsidie kan verkrijgen bij verrechtvaardigde onteigeningen in het kader van de stadskernheroewering. Inderdaad, indien men tot onteigeningen moet overgaan en is de onteigene macht (zie verder) de Staat of de provincie, dan bestaan meestal geen financiële problemen om deze door te voeren. Dient echter de gemeente te onteigenen in het kader van een restauratie of vernieuwingspolitiek, dan zijn de financiële problemen zeer groot. Teneinde te vermijden dat de kosten nadien rechtstreeks verhaald worden op de bewoners zelf, zou aan de gemeenten derhalve een subsidie bij onteigening toegekend kunnen worden van 65 % van de aankoop prijs van het pand. Daartoe is trouwens een krediet voorzien bij het departement van Openbare Werken (sektie van de begroting Stedebouw).

— de huidige reglementering voorziet een toelage aan de gemeente van 65 % voor werken aan haar patrimonium indien deze geschieden in een goedgekeurd B. P. A. en van 35 % indien deze geschieden zonder goedgekeurd B. P. A. Deze reglementering dient aangepast in het licht van het nieuw uitgedachte structuurplan. Alhoewel reeds duidelijk is gesteld dat het noodzakelijk is om het structuurplan te laten volgen door goedgekeurde B. P. A.'s moeten de gemeenten van meet af aan gesteund worden om dit structuurplan zo spoedig mogelijk te realiseren, en voornamelijk waar het gaat om niet recupererbare investeringen. Derhalve zou moeten voorzien worden dat alle infrastructuurwerken, door de gemeente uit te voeren in het kader van een structuurplan met het oog op stadskernheroewering, met 65 % gesubsidieerd worden. Aldus kan onmiddellijk gestart worden met werken om straten verkeersvrij te maken, met het aanleggen van ontmoetingsplaatsen voor de jeugd (speelpleinen), met adequaat ingeplante parkeerpleinen e.d. Voor de andere gemeentelijke werken (gebouwen zoals kulturele en administratieve centra...) kunnen de bestaande subsidiëeringsmodaliteiten behouden blijven (65 % en 35 %) omdat deze zich enerzijds op lange termijn uitstrekken en anderzijds meer afhankelijk moeten worden gesteld van de goedkeuring van concrete B. P. A. Het moet echter mogelijk zijn dat de gemeente een toelage

bénéficier d'une subvention de 35 % au minimum pour tous les travaux qu'elle doit effectuer à des immeubles urbains existants et pour des constructions nouvelles (telles que garages, parcs de stationnement, etc.) qu'elle fait aménager en qualité de maître de l'ouvrage.

— Bon nombre de villes et communes sont dans la quasi-impossibilité d'entretenir convenablement et de restaurer leurs monuments (classés ou non). Bien que les subventions de l'Etat puissent atteindre 80 % en ce domaine, les 20 % restants représentent pour la commune en question une très lourde charge qui ne peut être assumée qu'au détriment de nombreux autres projets dans le cadre de la rénovation urbaine. Il est par conséquent nécessaire, et certainement après avoir qualifié l'année 1975 d'« année des monuments », d'aboutir à la notion de monument national, dont la restauration serait prise en charge par l'Etat à concurrence de 100 %. Ce point de vue coïncide totalement avec les importantes résolutions finales formulées au colloque « Protection des monuments et rénovation urbaine » qui s'est tenu à Bruges. Les villes et communes pourront de la sorte libérer d'importants montants de leur propre budget, qui pourront être affectés à de nombreuses autres facettes de la rénovation urbaine.

L'octroi de toutes ces interventions complémentaires dans le cadre de l'arrêté du Régent du 2 juillet 1949 doit cependant toujours avoir pour condition l'existence d'un plan de structure approuvé.

b) La loi du 30 décembre 1970 sur l'expansion économique.

Bien que cette loi ait prévu l'aide de l'Etat en faveur de l'artisanat et des services, cette aide est jusqu'à présent inexistante, étant donné que les priorités se sont concentrées jusqu'à ce jour sur les implantations industrielles et les terrains industriels présentant un certain intérêt national ou régional.

L'établissement, l'extension ou l'évacuation d'entreprises artisanales ou de services à l'intérieur ou en dehors du centre urbain constituent cependant un élément essentiel de la rénovation urbaine. Il faut éviter des petites entreprises insalubres, mais il faut, d'autre part, qu'il y ait ou que soient créés d'autres lieux d'implantations pour celles-ci (voir plan de structure).

En revanche, des entreprises intéressantes doivent être attirées, étant donné qu'elles représentent une animation bienvenue dans le centre urbain et parce qu'elles facilitent la liaison habitat-travail. Il paraît, par conséquent, nécessaire de favoriser davantage encore ces entreprises dans le cadre de la loi d'expansion et de prévoir alors des subventions pour l'équipement de zones artisanales ainsi que de larges interventions en faveur de ces entreprises artisanales et de services qui doivent déménager ou être attirées dans le cadre d'une rénovation urbaine. Cela peut être réglé en modifiant les directives à ce sujet après approbation par le comité ministériel compétent.

c) Le Code du logement.

L'adaptation du Code du logement est envisagée depuis longtemps déjà. Les principales adaptations qui sont étudiées résultent d'un large examen critique de la législation existante qui a été réalisé par l'Institut national du Logement qui remettra un avis à ce sujet au Conseil supérieur avant la fin du mois de juin 1975. Le Conseil supérieur pourra ensuite tirer les conclusions qui s'imposent et remettre un avis aux Ministres de l'Aménagement du Territoire et du Logement. Sans vouloir préjuger de cet avis, il est, dès à présent, permis d'affirmer qu'une série d'articles du Code du logement (33, 66, 69...) devront être adaptés et qu'il faudra, en outre, créer un système de primes de restauration et d'emprunts à bon marché en faveur du particulier pour ceux qui veulent collaborer à une « réhabilitation » efficace dans le cadre d'une politique de rénovation urbaine.

La motion approuvée par le Conseil régional de 17 avril va d'ailleurs dans le même sens.

Un projet de loi à ce sujet a déjà été transmis par l'Administration du logement aux Secrétaires d'Etat au Logement. Cette question évolue donc très favorablement et il est raisonnablement permis d'escompter une application rapide et efficace de ces principes rénovés dans le cadre d'une politique globale de rénovation urbaine.

1.2.1.3. L'application des modalités de subventionnement actuelles et leur extension.

L'extension du régime de subventionnement actuel peut s'effectuer en souplesse. Il faut toutefois veiller à ce que la réalisation de toutes ces initiatives soit cohérente (par conséquent qu'elles soient rendues dépendantes de l'existence d'un plan de structure approuvé), que les subventionnements prévus ne puissent faire double emploi lors d'une seule et même opération (ce qui requiert un contrôle) et qu'ils soient couverts par les garanties nécessaires de la part de la commune en cause. La mise au point ultérieure de ces conditions peut se faire au niveau purement administratif par le canal de la Commission flamande de la rénovation urbaine.

van minimum 35 % kan krijgen op alle door haar uit te voeren werken aan bestaande stadsgebouwen en aan nieuwbouw (zoals garages, parkeergebouwen e.d.) die zij als bouwheer laat optrekken.

— Veel steden en gemeenten staan voor de quasi onmogelijke opdracht hun (al of niet geklasseerde) monumenten grondig te onderhouden en de restaureren. Alhoewel de Staatssubsidies hieromtrent tot 80 % kunnen bedragen betekenen de 20 overblijvende % zeer zware last voor de gemeente in kwestie, die slechts kan gedeeld worden ten koste van andere veelvuldige projecten in het kader van de stadskernherwaardering. Het is derhalve noodzakelijk — en zeker na 1975 het monumentenjaar wordt genoemd — om tot een begrip van nationaal monument te komen waarvan de restauratie voor 100 % ten laste van de staat zou worden genomen. Dit past volledig in het kader van de belangrijke slotresoluties die in het colloquium « monumentenzorg en stadsvernieuwing » te Brugge werden geformuleerd. De steden en gemeenten kunnen op die manier belangrijke bedragen op hun eigen begroting vrijmaken die aangewend worden voor de vele andere facetten van de stadskernherwaardering.

De toekenning van al deze bijkomende toegemoetkomingen in het kader van het besluit van de Regent van 2 juli 1949 moet echter steeds als voorwaarden kennen : het bestaan van een goedgekeurd structuurplan.

b) De wet van 30 december 1970 op de economische expansie :

Alhoewel voormelde wet staatshulp voorziet ten behoeve van ambachtelijke en dienstondernemingen is deze hulp tot op heden nog steeds onbestaand omdat de prioriteiten tot nu toe geconcentreerd zijn gebleven op de industriële vestigingen en op de industrieterreinen die een zeker nationaal of regionaal belang vertegenwoordigen. De vestiging, de uitbreiding of de verwijdering van ambachtelijke en dienstondernemingen in of buiten de stadskern vormt echter een essentieel element in de stadskernherwaardering. Hinderlijke bedrijven moeten geweerd worden, maar er moeten alternatieve vestigingsplaatsen voorhanden zijn of geschapen worden (zie structuurplan).

Interessante bedrijven moeten daarentegen aangetrokken worden omdat ze een welkome animatie in de stadskern betekenen en omdat ze de verbinding wonen-werken gemakkelijker maken. Het lijkt derhalve noodzakelijk om deze ondernemingen van nu af aan meer aan bod te laten komen in het kader van de expansiewet en derhalve subsidies te voorzien voor de uitrusting van ambachtelijke zones en uitgebreide tegemoetkomingen aan die ambachtelijke en dienstondernemingen te voorzien die moeten verhuizen of aangetrokken worden in het kader van een stadskernherwaardering. Dit kan geregeld worden door de richtlijnen dienaangaande te wijzigen na goedkeuring door het bevoegd Ministercomité.

c) De huisvestingscode.

De aanpassing van de huisvestingscode wordt sinds geruime tijd overwogen. De voornaamste aanpassingen die bestudeerd worden resulteren uit een uitgebreid kritisch onderzoek van de bestaande wetgeving door het Nationaal Instituut voor de Huisvesting, dat vóór eind juni 1975 een advies hieromtrent aan de Hoge Raad zal overmaken. De Hoge Raad zal daarna de gepaste conclusie kunnen trekken en een advies aan de Ministers van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting formuleren. Zonder op dat advies te willen vooruitlopen kan heden reeds gesteld worden dat een reeks artikels van de huisvestingscode (n^o 33, 66, 69...) zullen moeten aangepast worden en dat bovendien een restauratiepremie en een goedkope lening ten behoeve van de particulier zal moeten ingesteld worden voor diegenen die willen meewerken aan een efficiënte rehabilitatie in het kader van een stadskernherwaardering.

De goedgekeurde motie in de Gewestraad van 17 april wijst trouwens volledig in dezelfde richting.

Een ontwerp van wet hieromtrent werd reeds aan de Staatssecretarissen voor Huisvesting overgemaakt door het Bestuur van de Huisvesting. Deze aangelegenheid evolueert dus zeer gunstig en men kan redelijkerwijs op een snelle en efficiënte toepassing van deze vernieuwde principes rekenen in het kader van een globale politiek stadskernherwaardering.

1.2.1.3. De toepassing van de bestaande subsidiëeringsmodaliteiten en hun uitbreidingen.

De uitbreiding van het bestaand subsidiëeringssysteem kan zeer soepel gebeuren. Er moet echter over gewaakt worden dat de realisatie van al deze initiatieven coherent zou geschieden (derhalve afhankelijk gesteld worden van het bestaan van een goedgekeurd structuurplan), dat de voorziene subsidiëeringen elkaar nergens overlappen bij één en dezelfde operatie (dit vereist dan een controle) en gedekt moeten worden door de nodige waarborgen vanwege de gemeente in kwestie. Het verder uitwerken van deze voorwaarden kan op louter administratief niveau gebeuren via de overkoepelende Vlaamse Coördinatiecommissie stadskernherwaardering.

1.2.2. *L'obligation incombant aux particuliers de participer au plan de rénovation urbaine.*

Bien que l'on s'efforce en première instance d'obtenir une collaboration spontanée du particulier, une partie de la population restera toujours apathique à l'égard de l'opération, de sorte que l'autorité supérieure (et principalement la commune) doit être à même d'intervenir en lieu et place du particulier défaillant. Ceci pourrait se faire de deux façons :

— en concluant un bail, l'autorité est subrogée dans les droits du propriétaire et effectue les travaux moyennant certaines conditions de remboursement, de durée de l'amortissement, de loyer ultérieur...

Le rôle que peuvent ici jouer les sociétés immobilières locales de service public peut être très important. Elles peuvent — d'une façon élégante — agir à la place des propriétaires. C'est pourquoi il est indispensable que ces sociétés déplacent vers l'intérieur des villes une grande partie de leurs activités;

— par la procédure d'expropriation si le propriétaire refuse la procédure du bail.

Les deux procédés doivent toutefois garantir une certaine stabilité des loyers. Ce point fait partie des garanties que devront fournir les autorités communales.

1.2.3. *L'expropriation pour cause d'utilité publique.*

Si certains propriétaires de terrains ou de biens dans l'ilot concerné ne sont effectivement pas en mesure de réaliser leur contribution à la rénovation urbaine ou si l'affectation et/ou la forme donnée à certains terrains ou biens dans le plan de structure est totalement différente, les pouvoirs publics doivent pouvoir procéder à une expropriation pour cause d'utilité publique.

Cette procédure d'expropriation est déjà prévue dans la loi sur l'urbanisme (art. 25 et suivants). Seule la notion « pour cause d'utilité publique » est à interpréter plus largement que ce n'est le cas actuellement. Il faut que les pouvoirs publics puissent acquérir des biens immeubles en vue de les « restaurer » (même sans changement d'affectation) dans le cadre de la rénovation urbaine.

C'est pourquoi il faut joindre au plan de structure un plan d'expropriation qui, après la procédure d'enquête publique et d'examen par les experts, prévue par la loi, doit être ratifié par arrêté royal.

1.2.3.1. *L'expropriation en vue de la restauration ou de la reconstruction des biens en question à des fins privées.*

Après restauration des immeubles concernés, l'administration publique doit pouvoir racheter ceux-ci ou les louer à des prix accessibles aux classes sociales qui s'intéressent à des habitations semblables et nouvellement construites : par exemple, une ancienne maison de maître qui est restaurée et assainie doit attirer cette classe de population qui peut se permettre un bungalow ou une villa isolée en dehors de la ville; une habitation populaire restaurée doit attirer cette classe de population qui se réfugie dans un quartier de logements sociaux, etc.

Les coûts d'expropriation (et aussi le prix de restauration) devront par conséquent être subventionnés si l'on veut éviter que les prix des biens immeubles dans les centres urbains n'enregistrent une sévère augmentation, ce qui n'aurait qu'une influence négative sur la rénovation ultérieure de la ville.

Il ressort de l'expérience de deux opérations pilote menées à Bruges et à Malines qu'un subventionnement par l'autorité supérieure (Etat) à concurrence de 65 % des frais d'expropriation et de 35 % des frais de restauration doit, dans la période initiale, rendre l'opération attractive pour toutes les classes de la population. L'octroi de cette subvention ne peut évidemment s'effectuer qu'après que l'instance publique qui exproprie et vend ou loue par la suite ait obtenu des garanties suffisantes en ce qui concerne le prix de vente ou de location du bien en question.

1.2.3.2. *L'expropriation en vue de réaliser des équipements collectifs.*

L'expropriation de terrains et d'immeubles qui doivent recevoir une affectation publique (par exemple, immeuble public, place publique, infrastructure générale...) doit bénéficier d'une même subvention de 65 %, d'autant plus qu'il s'agit, en l'occurrence, d'un investissement non récupérable.

1.3. *Coordination générale et programmation.*

Pour assurer une efficacité maximale à toutes les initiatives nécessaires, des réalisations directes des propriétaires aux interventions indirectes en faveur de ces mêmes propriétaires, il est évident qu'une bonne coordination et la programmation y afférente est indispensable.

1.2.2. *De verplichting aan de particulier te stellen om aan het stadsrevalorisatieplan mee te werken.*

Alhoewel in eerste instantie een spontane medewerking van de particulier wordt betracht zal een gedeelte van de bevolking ten overstaan van de operatie altijd apatisch blijven zodat de hogere overheid (en voornamelijk de gemeente) bij machte moet gesteld worden in de plaats van de ingebreke blijvende particulier te treden. Dit zou best op twee manieren moeten kunnen gebeuren :

— door het afsluiten van een erfpacht treedt de hogere overheid in de plaats van de eigenaar en voert de werken zelf uit tegen bepaalde voorwaarden van terugbetaling, duur van de afschrijving, verdere huurprijzen.

De rol die de plaatselijke bouwmaatschappijen hierin kunnen spelen kan zeer belangrijk zijn : ze kunnen op een elegante manier in de plaats van de eigenaars treden. Daarvoor is het echter onontbeerlijk dat deze maatschappijen een groot gedeelte van hun activiteiten naar de binnenstad verleggen;

— door de procedure van onteigening indien de eigenaar ook de procedure van de erfpacht afwijst.

Beide procédés moeten echter een zekere stabiliteit betreffende de huurprijzen waarborgen. Dit maakt dan deel uit van de waarborgen die de gemeentelijke overheden zullen moeten stellen.

1.2.3. *De onteigening ten behoeve van het algemeen nut.*

Indien bepaalde eigenaars van gronden of panden in de betrokken stadskern werkelijk niet bij machte zijn hun bijdrage tot de stadskernhervorming te verrichten, of indien bepaalde gronden of panden in het structuurplan een totaal andere vorm en/of bestemming worden toegewezen, moeten de openbare besturen kunnen overgaan tot onteigening ten behoeve van het algemeen nut.

Deze procedure van onteigening is in de wet op de stedenbouw reeds ingebouwd (art. 25 en volgende). Alleen moet het begrip « ten behoeve van het algemeen nut » ruimer worden geïnterpreteerd dan heden het geval is. De aankoop van onroerende goederen door de openbare besturen met het oog op de « restauratie van het pand » (zelfs zonder bestemmingsverandering) in het kader van de stadskernvernieuwing en -hervorming moet mogelijk worden.

Daartoe dient evenwel bij het structuurplan een onteigeningsplan gevoegd te worden, dat na de in de wet voorziene procedure van openbaar onderzoek en onderzoek door deskundigen, bij koninklijk besluit moet bekrachtigd worden.

1.2.3.1. *De onteigening met het oog op restauratie of nieuwbouw van de betrokken panden voor particuliere doeleinden.*

Na restauratie van de betrokken gebouwen moet het openbaar bestuur deze terug kunnen verkopen of verhuren tegen prijzen die bereikbaar zijn voor de sociale klassen die interesse hebben voor vergelijkbare maar nieuw gebouwde woningen : bv. een oud herenhuis dat gerestaureerd en gesaneerd wordt moet die bevolkingsklasse aanspreken die zich een alleenstaande bungalow of villa buiten de stad kan veroorloven; een gerestaureerde volkswoning moet die bevolkingsklasse aanspreken die heil ziet in een sociale woonwijk, enz....

De onteigeningskosten (en ook de restauratieprijs) zullen bijgevolg moeten gesubsidieerd worden wil men vermijden dat de prijzen der onroerende goederen in de stadskernen een drastische verhoging zouden kennen, wat enkel een negatieve invloed zou hebben op de verdere stadsrevalorisatie.

Uit de ervaring van de twee proefoperaties Brugge en Mechelen blijkt dat een subsidiëring vanwege de hogere overheid (Staat) van 65 % op de onteigeningskosten (en 35 % op de restauratiekosten) de operatie in de beginperiode globaal aantrekkelijk moeten kunnen maken voor alle bevolkingsklassen. Het toekennen van deze subsidie kan uiteraard slechts gebeuren nadat van de openbare instantie die onteigent en daarna terug verkoopt of verhuurt, voldoende waarborgen worden bekomen wat betreft de verkoop- of verhuurprijs van het betrokken pand.

1.2.3.2. *De onteigening met het oog op gemeenschapsvoorzieningen.*

De onteigening van gronden en panden die een openbare bestemming moeten krijgen (bv. openbaar gebouw, openbaar plein, algemene infrastructuur) moet van éénzelfde subsidie van 65 % genieten temeer omdat het hier om een niet rekupereerbare investering gaat.

1.3. *Algemene coördinatie en programmering.*

Om al de nodige initiatieven van de rechtstreekse verwezenlijkingen door de eigenaars zelf tot de onrechtstreekse tussenkomsten ten behoeve van die eigenaars, een maximum van efficiëntie te verzekeren is uiteraard een goede coördinatie en de daarbij horende programmering onontbeerlijk.

La coordination des initiatives des particuliers et des autorités communales doit surtout se réaliser au niveau local et le « groupe de travail communal de rénovation urbaine » qui a été créé est l'organe de concertation indiqué (par exemple, pour lancer des adjudications communes, rassembler et uniformiser les diverses demandes de primes...). La coordination des initiatives des administrations publiques (directes en qualité de propriétaire ou indirectes en qualité de pouvoir qui subventionne) doit s'effectuer sur le plan régional et la « Commission flamande de coordination de la rénovation urbaine » est un organe efficace à cet effet.

Après l'approbation du plan de structure par arrêté royal la procédure peut se poursuivre comme suit :

— la Commission flamande de coordination communique, par la voix du Ministre qui a l'Aménagement du territoire dans ses attributions, à la commune dans quels délais doit s'effectuer la réalisation du plan de structure approuvé (= promesse de principe d'un programme de réalisation) et demande les engagements provisoires de crédits nécessaires à cette fin aux divers Départements en cause. Les autorités provinciales et communales prévoient à leur tour les crédits nécessaires à leur budget.

— Le groupe de travail communal coordonne ensuite les programmes au niveau local notamment avec les particuliers en cause.

— Sur base du programme, les diverses administrations en cause réalisent directement les travaux nécessaires et la commune introduit les demandes définitives de subventions diverses auprès de la Commission flamande de coordination laquelle, à son tour, demande des engagements définitifs aux divers départements.

La Commission flamande de coordination a donc comme tâche très importante et permanente d'élaborer un programme à moyen et long terme pour l'ensemble de la Flandre.

1.4. Le « fonds de roulement communal pour la rénovation urbaine ».

L'opération globale « rénovation urbaine » n'engendrera pas uniquement des dépenses pour la commune, mais lui assurera aussi des revenus. La location et la vente des immeubles nouveaux et des immeubles restaurés qui sont propriété de la commune représentent en effet par la suite une importante source de revenus. Aussi longtemps que la réalisation du plan de rénovation urbaine n'est pas terminée, ces fonds doivent être consacrés uniquement et exclusivement au déroulement ultérieur de l'opération. Ceci peut se faire au niveau communal en créant une « régie de la rénovation urbaine » (à adjoindre éventuellement à une régie foncière) dont le budget peut servir de « fonds de roulement ».

Le recyclage de ces moyens financiers allégera la tâche des autorités qui subventionnent.

1.5. L'achèvement de l'opération.

A l'achèvement des travaux, la commune doit dresser un bilan des opérations réalisées par elle, bilan qui doit faire apparaître que la totalité des travaux subventionnés par les pouvoirs publics ont été réalisés. Ces subventions constituent, en fait, une plus-value pour la commune, plus-value que la commune peut ou non monnayer. Le montant correspondant à cette plus-value doit être versé au Crédit communal de Belgique, lequel sera ainsi alimenté de façon permanente par des crédits nouveaux afin de pouvoir subventionner d'autres opérations par le canal des divers départements (ceci constituant, en fait, une forme de fonds global de rénovation urbaine).

2. Les réalisations sur le plan psychologique.

Il a clairement été dit déjà qu'une rénovation urbaine ne peut réussir que moyennant l'apport actif de toute la population. C'est pourquoi il faut essayer d'aboutir à un certain changement de mentalité afin d'intéresser l'opinion publique à l'opération. Cela doit se faire tant au niveau régional qu'au niveau local.

1. L'information est une première condition requise. Il est recommandable de fournir à la population une information globale au niveau régional, par exemple par une brochure claire et complète.

De plus, il est souhaitable de mettre à la disposition des administrations communales un document plus technique (par exemple, le code de rénovation urbaine) de façon qu'elle fassent usage de toutes les possibilités.

L'information locale doit naturellement être assurée par la commune elle-même : des enquêtes et des « hearings » permettront au public de prendre conscience que « quelque chose doit changer ».

2. La participation doit permettre à la population de déterminer aussi « comment cela doit changer ». Le groupe de travail communal de rénovation urbaine doit jouer ici un rôle décisif, tant par sa composition que par son fonctionnement. Par analogie avec des techniques appliquées à l'étranger il serait possible d'y insérer ce que l'on appelle

De coördinatie van de initiatieven der particulieren en van de gemeentelijke autoriteiten dient veeleer op lokaal vlak te gebeuren en daarvoor is de opgerichte « gemeentelijke werkgroep stadskernherwaardering » het aangewezen overlegorgaan (bv. het uitschrijven van gemeenschappelijke aanbestedingen, het verzamelen en uniformiseren van de diverse premieaanvragen...). De coördinatie van de initiatieven van de openbare besturen (rechtstreeks als eigenaar of onrechtstreeks als subsidiërende overheid) dient op regionaal vlak te geschieden en daarvoor is de « Vlaamse Coördinatiecommissie stadskernherwaardering » een efficiënt orgaan.

Na de goedkeuring van het structuurplan bij koninklijk besluit kan de procedure dan ook verder als volgt verlopen :

— de Vlaamse coördinatiecommissie deelt bij monde van de Minister die de Ruimtelijke Ordening onder zijn bevoegdheid heeft, de gemeente mede over welke termijn de realisatie van het goedgekeurde structuurplan moet gebeuren (= principiële belofte van een realisatieprogramma) en vraagt de daartoe nodige voorlopige kredietvastlegging aan bij de diverse betrokken departementen. De provinciale en gemeentelijke autoriteiten voorzien op hun beurt de nodige kredieten op hun begroting.

— de gemeentelijk werkgroep coördineert en programmeert dan verder op lokaal vlak o.m. met de betrokken particulieren.

— op basis van het programma verwezenlijken de diverse betrokken besturen rechtstreeks de nodige werken en dient de gemeente de definitieve aanvragen voor de diverse subsidies in bij de Vlaamse Coördinatiecommissie die de definitieve vastleggingen bij de diverse departementen aanvraagt.

De Vlaamse Coördinatiecommissie heeft dus als zeer belangrijke en permanente taak een programma op halflange en lange termijn voor geheel Vlaanderen uit te werken.

1.4. Het « rollend gemeentefonds stadskernherwaardering ».

Aan de globale operatie « stadskernherwaardering » zal de gemeente niet alleen uitgaven moeten spenderen, maar ze zal er tevens inkomsten aan overhouden. De huur en de verkoop van de gerestaureerde en nieuwe panden die gemeenteeigendom zijn, betekent immers een belangrijke bron van inkomsten achteraf. Zolang de realisatie van het stadsrevalorisatie plan niet beëindigd is moeten die gelden enkel en uitsluitend voor het verder verloop van de operatie besteed worden. Dit kan best gebeuren door op gemeentelijk vlak een « regie stadskernherwaardering » op te richten (eventueel te koppelen met een grondregie) waarvan de begroting als « rollend fonds » kan fungeren.

De recyclage van deze gelden zal de taak van de subsidiërende overheden verlichten.

1.5. Het afsluiten van de operatie.

Bij het beëindigen van de werken dient door de gemeente een bilan te worden opgemaakt van de door haar verrichte operaties waaruit de totaliteit van de door de overheid gesubsidieerde werken moet blijken. Deze subsidies betekenen in feite een meerwaarde voor de gemeente, meerwaarde die door de gemeente al of niet ten gelde kan worden gemaakt. Het corresponderend bedrag van die meerwaarde dient terug gestort te worden bij het Gemeentekrediet van België dat op die manier op een bestendige manier door nieuwe kredieten wordt gespijsd om verdere operaties te kunnen subsidiëren via de diverse departementen (dit is in feite een vorm van globaal stadskernherwaarderingfonds).

2. De verwezenlijkingen op het mentaal vlak.

Er is reeds duidelijk gesteld dat een stadskernherwaardering slechts kan slagen door de actieve inbreng van gans de bevolking. Daartoe moet een zekere mentaliteitsverandering betracht worden die de publieke opinie moet warm maken voor de operatie. Dit moet zowel op regionaal als op lokaal vlak gebeuren.

1. de informatie is een eerste vereiste. Het is aanbevelenswaardig om een globale informatie op regionaal niveau aan de bevolking kenbaar te maken d.m.v. een duidelijke en volledige brochure. Daarenboven is het wenselijk een meer technisch document (bv. het wetboek voor stadskernvernieuwing) aan de gemeentebesturen ter beschikking te stellen zodat deze alle mogelijkheden zouden aanwenden. De lokale informatie dient uiteraard door de gemeente zelf te geschieden : enquêtes en hearings dienen het publiek bewust te maken van het feit dat « iets moet veranderen ».

2. de inspraak moet de bevolking toelaten mede te bepalen « hoe het moet veranderen ». De « gemeentelijke werkgroep stadskernherwaardering » moet hierin een doorslaggevende rol spelen zowel door haar samenstelling als door haar werking. Naar analogie met toegepaste technieken in het buitenland kan een zogenaamde « planningsadvo-

un « avocat du planning », lequel sert d'intermédiaire entre la population et les administrations publiques.

3. L'encadrement de la population lors de l'exécution doit représenter une garantie pour celle-ci. Cet encadrement doit être mis au point par la commune et par le groupe de travail et être axé sur la technique et sur le social. Il est recommandable d'assurer la participation intensive d'un sociologue aux travaux, surtout afin de donner une certaine tranquillité psychologique à la classe la moins favorisée.

Conclusions.

Cette synthèse des moyens légaux et financiers existants ainsi que des nouveaux moyens devant être prévus constitue un projet de « Code » de la rénovation urbaine en Flandre.

Ce projet est soumis au Conseil régional et pourra, après une discussion approfondie et après avoir été amendé, devenir un document de base généralement admis qui pourra être mis à la disposition de tous les intéressés sous la forme d'un « code ».

Il faudra ensuite procéder à la réalisation pratique de tout ce qui est proposé.

A cet égard il est nécessaire d'installer dès à présent la « Commission flamande de coordination de rénovation urbaine ». En attendant que cette commission puisse remplir sa tâche comme il est prévu dans la note (coordination, programmation, contrôle) il serait possible de lui confier la mission préalable de prendre toutes les dispositions s'avérant nécessaires pour la mise au point d'un texte définitif du code de rénovation urbaine.

Ces dispositions portent sur les aspects aussi bien juridiques et administratifs que financiers. Cette dernière facette a surtout de l'importance à la lumière du poste « rénovation urbaine » du budget général, non seulement pour 1976, mais aussi et surtout dans le cadre du plan 1976-1980.

kaat » worden ingeschakeld als volwaardige kontaktpersoon tussen de bevolking en de openbare besturen.

3. de begeleiding bij de uitvoering moet een garantie voor de bevolking betekenen. Deze begeleiding moet door de gemeente zelf en door de werkgroep uitgewerkt worden en moet zowel technisch als sociaal gericht zijn. Het is aanbevelingswaardig een socioloog intensief in de werkzaamheden te betrekken om vooral de minder begoeede klasse een zekere psychische geruststelling te geven.

Besluit.

Voorgaande syntese van de wettelijke en financiële bestaande en nieuw te voorzien middelen vormt reeds een ontwerp van « wetboek » ten behoeve van de stadskernherwaardering in Vlaanderen.

Dit ontwerp wordt aan de Gewestraad voorgelegd, en kan na grondige bespreking en amendering aanleiding geven tot een algemeen aanvaard basisdokument dat in de vorm van « wetboek » aan alle geïnteresseerden kan worden ter beschikking gesteld.

Vervolgens dient overgegaan te worden tot de praktische realisatie van al hetgeen voorgesteld wordt.

In dit opzicht is het noodzakelijk van meetaf aan de « Vlaamse Coördinatiecommissie stadskernherwaardering » te installeren. In afwachting dat deze commissie haar taak kan vervullen zoals omschreven in de nota zelf (coördineren, programmeren, controleren) kan haar de voorafgaandelijke opdracht worden toevertrouwd om, uitgaande van een definitieve tekst « stadskernherwaarderingscode », alle schikkingen te treffen die nodig blijken te zijn voor de uitwerking ervan.

Deze schikkingen slaan zowel op de juridische en de administratieve aspecten als op de financiële. Dit laatste facet heeft voornamelijk zijn belang in het licht van de regionale begrotingspost « stadskernherwaardering » niet alleen in het begrotingsprogramma 1976, maar ook en vooral in het kader van het plan 1976-1980.

ANNEXE 12.

Royaume de Belgique.

Economie régionale, Aménagement du Territoire
et Logement.

*Arrêté royal octroyant à la ville de une allocation pour
l'acquisition de bâtiments situés dans le centre de la ville en vue
d'y effectuer une opération de rénovation urbaine.*

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu le projet de loi contenant le budget des Affaires flamandes pour l'année budgétaire 1975;

Vu la décision du Conseil des Ministres du 12 septembre 1975, autorisant l'engagement, l'ordonnancement et le paiement des dépenses résultant de la politique régionale dans la région flamande au cours de l'année budgétaire 1975;

Vu les délibérations du conseil communal de décidant de procéder à l'acquisition ou l'expropriation de bâtiments sis à l'intérieur de la ville, qui sont nécessaires à la réalisation de l'opération de rénovation urbaine à l'intérieur de la ville;

Vu le fait que la ville de n'est pas à même de supporter seule les frais résultant de cette action en matière de rénovation urbaine et, notamment, des expropriations nécessaires;

Vu le fait qu'il y aurait lieu que l'Etat prenne en charge $\frac{2}{3}$ des frais d'acquisition de bâtiments, à concurrence d'un montant de

Vu l'accord du de notre Secrétaire d'Etat au Budget.

Sur la proposition de notre Secrétaire d'Etat à l'Aménagement du Territoire et au Logement;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Article 1.

Il est accordé à la ville de une subvention de pour l'acquisition, en vue d'une opération de rénovation du centre urbain, de bâtiments sis à l'intérieur de la ville. Cette subvention s'élève à $\frac{2}{3}$ des frais totaux d'acquisition, fixés soit à l'amiable, soit par jugement.

Art. 2.

Les travaux d'assainissement et d'amélioration doivent être entamés dans les deux ans à partir de la date du paiement de la subvention précitée. S'il n'en est pas ainsi, l'Etat récupérera la subvention.

La subvention ne pourra cependant jamais être accordée pour les bâtiments, démolis ou expropriés comme habitations insalubres en application des articles 66 et 69 du Code du logement annexé à l'arrêté royal du 10 décembre 1970 et confirmé par la loi du 2 juillet 1971.

Art. 3.

La subvention remboursable prévue à l'article 2 précité est liée à l'indice des prix à la consommation établi mensuellement par le Ministère des Affaires économiques.

La subvention remboursable est multipliée par le nouvel indice (à la date de récupération) et divisée par l'indice de base (à la date du paiement de la subvention).

Art. 4.

Le produit de la location et du bail à cens ainsi que la vente des bâtiments assainis et améliorés est versé à un fonds communal réunissant les crédits en vue d'interventions nouvelles en matière de rénovation du centre urbain.

Toutes les opérations y relatives doivent faire l'objet d'une comptabilité distincte pouvant à tout instant être examinée sur place par l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire.

BIJLAGE 12.

Koninkrijk België.

Streekeconomie,
Ruimtelijke Ordening en Huisvesting.

*Koninklijk besluit tot verlening van een toelage aan de stad
voor de verwerving van gebouwen gelegen in de binnenstad teneinde
er een operatie van stadskernherwaardering uit te voeren.*

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Gelet op het ontwerp van wet houdende de begroting van de Vlaamse Aangelegenheden voor het begrotingsjaar 1975;

Gelet op de beslissing van de Ministerraad van 12 september 1975 houdende machtiging tot vastlegging, ordonnanciering en betaling van de uitgaven voortvloeiend uit het gewestelijk beleid in het Vlaamse gewest gedurende het begrotingsjaar 1975;

Gelet op de beraadslagingen van van de gemeenteraad van waarbij beslist werd over te gaan tot de aankoop of onteigening van gebouwen gelegen in de binnenstad, welke noodzakelijk zijn voor de realisatie van de operatie van stadskernvernieuwing in de binnenstad;

Gelet op het feit dat de stad de kosten voor deze modelactie inzake stadskernvernieuwing en onder andere voor de noodzakelijke onteigeningen niet alleen kan dragen;

Gelet op het feit dat het passend zou zijn dat de Staat $\frac{2}{3}$ van de lasten voor de verwerving van gebouwen tot een bedrag van op zich zou nemen;

Gelet op het akkoord dd. van Onze Staatssecretaris voor Begroting;

Op de voordracht van Onze Staatssecretaris voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting;

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Artikel 1.

Aan de stad wordt een toelage toegekend van voor de verwerving van gebouwen gelegen in de binnenstad teneinde er een handeling van stadskernherwaardering uit te voeren. Deze toelage bedraagt de $\frac{2}{3}$ van de totale verwervingskosten, die hetzij in der minne, hetzij bij vonnis, worden vastgelegd.

Art. 2.

De sanerings- en verbeteringswerken dienen te worden aangevat binnen twee jaar, te rekenen vanaf de datum der uitbetaling van de voormelde toelage. Indien dit niet gebeurt binnen deze termijn, recupereert de Staat de toelage.

De toelage kan echter nooit worden toegekend voor de gebouwen die als ongezonde woningen worden afgebroken of onteigend in toepassing van de artikelen 66 en 69 van de Huisvestingscode, gevoegd bij het koninklijk besluit van 10 december 1970 en goedgekeurd bij de wet van 2 juli 1971.

Art. 3.

De terug te betalen toelage voorzien in het voornoemd artikel 2 wordt geïndexeerd overeenkomstig het indexcijfer van de kleinhandelsprijs, maandelijks vastgesteld door het Ministerie van Economische Zaken.

Op de terug te betalen subsidie wordt de verhouding toegepast van het nieuw indexcijfer (op de terugvoeringsdatum) tot het basisindexcijfer (op datum van de uitbetaalde toelage).

Art. 4.

De opbrengsten van de verhuring en cijnsacht alsmede van de verkoop van de gesaneerde en verbeterde gebouwen worden gestort in een gemeentelijk fonds dat de kredieten verzamelt voor nieuwe handelingen met betrekking tot de stadskernherwaardering.

Al de verrichtingen dienaangaande moeten het voorwerp uitmaken van een afzonderlijke boekhouding die op elk ogenblik kan worden geconsulteerd, zonder de verplaatsing van de stukken, door het Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening.

Les subventions reçues seront reversées à un futur fonds régional pour la rénovation des centres urbains, conformément aux modalités qui seront fixées lors de la création du fonds précité.

Art. 5.

Une nouvelle demande de subvention pour l'acquisition de bâtiments ne peut être introduite par l'administration communale que si un certain nombre de bâtiments acquis, représentant un tiers des frais totaux d'acquisition visés à l'article 1, ont déjà été revendus.

Art. 6.

La dépense sera imputée à l'article 63.21 du Titre II du budget des Affaires flamandes pour l'exercice budgétaire 1975.

Art. 7.

Les biens pour lesquels une subvention de l'Etat a été demandée à charge de l'article 63.21 précité, ne peuvent faire l'objet d'autres subventions à quelque titre que ce soit.

Art. 8.

La subvention sera liquidée sur présentation par la ville des actes de vente authentiques ou des jugements octroyant aux personnes expropriées des indemnités provisoires.

Art. 9.

Notre Secrétaire d'Etat à l'Aménagement du Territoire et au Logement est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à

PAR LE ROI :

Le Secrétaire d'Etat à l'Aménagement du Territoire et au Logement,

L. DHOORE.

De ontvangen toelagen zullen worden teruggestort aan een nog op te richten regionaal fonds voor stadskernherwaardering in overeenstemming met de modaliteiten die zullen vastgelegd worden ter gelegenheid van de oprichting van voormeld fonds.

Art. 5.

Een nieuwe aanvraag inzake betoelaging voor verwerving van gebouwen kan enkel door het gemeentebestuur worden ingediend indien een aantal van de verworven gebouwen, betrekking hebbend op 1/3 van de totale verwervingskosten vermeld in artikel 1, reeds opnieuw verkocht is.

Art. 6.

De uitgave valt ten laste van het artikel 63.21 van titel II van de begroting van de Vlaamse Aangelegenheden voor het begrotingsjaar 1975.

Art. 7.

De goederen waarvoor de rijkstoelage wordt gevraagd op grond van voormeld artikel 63.21, zijn niet subsidieerbaar te gelijk welke andere titel.

Art. 8.

De toelage zal vereffend worden op vertoon, door de stad van de authentieke aankoopakte of van de vonnissen waarbij de nteigende personen voorlopig vergoedingen worden toegewezen.

Art. 9.

Onze Staatssecretaris voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te

VAN KONINGSWEGE :

De Staatssecretaris voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting,

L. DHOORE.

Province — Provincie	Programme de pistes cyclables correspondant au plan TV 10.474 Programma fietspaden overeenkomstig plan TV 10.474									
	Existant — Bestaand					Projeté — Ontworpen	Programme complet — Volledig programma	Exécution dans le plan quinquennal — Uitvoering langs het vijfjarenplan	A exécuter dans le cadre du programme pistes cyclables — Uit te voeren in het programma fietspaden	
	Nombre de km de RN avec pistes cyclables — Aantal km RW met fietspaden					Nombre de km RN — Aantal km RW	Nombre de km RN 5 + 6 — Aantal km RW 5 + 6	Nombre de km RN — Aantal km RW	Nombre de km RN avec pistes cyclables le long — Aantal km RW met fietspaden langs	
	Deux pistes cyclables — Twee fietspaden	Une piste cyclable double sens — Een fietspad dubbele richting	Une piste cyclable sens unique — Een fietspad enkele richting	Une piste cyclable en berme centr. — Een fietspad in middenberm	Total — Totaal				Des deux côtés — De twee zijden	D'un côté — Een zijde
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Anvers. — Antwerpen ...	90,4	203,6	0,0	0,0	294,0	339,3	633,3	91,6	303,1	148,2
Brabant. — Brabant	18,3	75,1	50,9	5,9	150,2	279,1	429,3	91,4	196,9	122,7
Hainaut. — Henegouwen	18,9	179,3	30,3	0,0	228,5	263,1	491,6	155,8	209,1	107,8
Liège. — Luik	1,3	11,1	4,8	0,0	17,2	99,0	116,2	0,0	99,0	15,9
Limbourg. — Limburg ...	58,2	56,7	0,0	0,0	114,9	324,9	439,8	29,2	315,5	36,9
Luxembourg. — Luxem- burg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Namur. — Namen	2,8	0,0	7,3	0,0	10,1	102,1	112,2	25,7	79,1	4,6
Flandre occidentale. — West-Vlaanderen	72,8	93,9	0,0	0,0	166,7	341,2	507,9	31,8	319,2	84,1
Flandre orientale. — Oost- Vlaanderen	156,2	199,9	0,0	0,0	356,1	342,8	698,9	38,8	308,4	195,5
Le Royaume. — Het Rijk	418,9	819,6	93,3	5,9	1 337,7	2 091,5	3 429,2	464,3	1 830,3	715,7