

Chambre des Représentants

SESSION 1954-1955.

31 MAI 1955.

PROJET DE LOI

instituant un Fonds des routes 1955-1969.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le développement incessant de la circulation automobile a pour conséquence de créer une insuffisance chronique de notre réseau routier. Cette insuffisance est particulièrement constatée aujourd'hui; elle appelle une action vigoureuse.

Cette action s'impose d'autant plus impérativement que les améliorations du réseau sont toujours restées en deçà du développement de la circulation routière. La propulsion automotrice est en constant progrès; l'augmentation du parc des véhicules a toujours dépassé les prévisions les plus optimistes; le poids transporté et la vitesse de la circulation n'ont cessé de croître. Par contre, le développement du réseau n'a pas été coordonné dans l'espace et dans le temps; il présente de ce fait des insuffisances et une hétérogénéité qui porte l'empreinte d'un régionalisme et d'un empirisme dépassés.

Ce divorce accentué entre la circulation et le réseau est préjudiciable à notre économie nationale et provoque une insécurité qui se traduit par un taux trop élevé des accidents.

Chaque fois que des travaux furent nécessaires pour adapter le réseau à la circulation qu'il supporte, le Parlement n'hésita pas à se rallier à la formule comptable d'un Fonds des routes. Ce fut le cas lorsqu'une loi du 28 juin 1896 institua un Fonds de 10 millions pour les travaux extraordinaires de voirie. Ce fut le cas aussi dans l'entre-deux guerres durant lequel deux autres fonds furent créés, le premier par la loi du 24 août 1928, le second par la loi du 12 août 1933.

Il n'y a guère encore, un dernier Fonds spécial et temporaire des routes fut institué par la loi du 11 juillet 1952. Ce Fonds a permis et permet encore de faire certaines réalisations; il constitue d'ailleurs une étape intéressante dans l'évolution de la politique routière de ces dernières années. Il fut cependant critiqué, dès sa création, par les milieux

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1954-1955.

31 MEI 1955.

WETSONTWERP

tot instelling van een Wegenfonds 1955-1969.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De gestadige toeneming van het automobielerkeer is er oorzaak van, dat ons wegnnet voortdurend in gebreke is. Die gebrekkigheid wordt vooral nu duidelijk gevoeld en vergt dan ook dat een krachtige inspanning zou worden gedaan.

Die inspanning is des te meer een dwingende noodzakelijkheid, omdat de verbeteringen aan het net steeds ten achteren waren op de ontwikkeling van het wegverkeer. De voortbeweging door eigen motorkracht maakt gestadige vorderingen; de uitbreiding van het voertuigenpark heeft de stoutste verwachtingen steeds overtroffen; het vervoerde gewicht en de snelheid van het verkeer neemt al maar door toe. Daarentegen werd de ontwikkeling van het wegnnet niet gecoördineerd naar de tijd en naar de ruimte; het net vertoont dientengevolge zekere gebreken alsmede een heterogeen karakter dat de stempel draagt van een verouderd regionalisme en empirisme.

Die verscherpte breuk tussen het verkeer en het net is schadelijk voor 's lands economie en is oorzaak van onveiligheid zoals uit het te hoog ongevallencijfer blijkt.

Telkens als grote werken moesten worden uitgevoerd om het net in overeenstemming te brengen met het er op heersende verkeer, heeft het Parlement zich zonder aarzelen verenigd met de comptabiliteitsformule van een Wegenfonds. Zo gebeurde toen bij een wet van 28 juni 1896 een Fonds van 10 miljoen werd ingesteld voor de buitengewone wegwerken. Zo gebeurde eveneens in de tijd tussen de twee wereldoorlogen, gedurende welke twee andere fondsen werden in het leven geroepen, het eerste bij de wet van 24 Augustus 1928, het tweede bij de wet van 12 Augustus 1933.

Onlangs nog is bij de wet van 11 juli 1952 een laatste speciaal en tijdelijk Wegenfonds ingesteld. Dat Fonds verschaft en verschaft nog de mogelijkheid voor zekere verwezenlijkingen; het vormt trouwens een belangrijke etappe in de evolutie van de wegenpolitiek der laatste jaren. Het werd echter van bij zijn instelling becritiseerd in de

spécialisés qui estimèrent que son statut avait été conçu avec trop de timidité, puisque ce dernier ne lui conférait, en fait, aucune autonomie. En votant ce Fonds, le Parlement, d'une part, établissait une dérogation à l'annualité budgétaire et, d'autre part, s'engageait à prévoir un crédit annuel de 850 millions à inscrire au budget extraordinaire pour l'exécution de travaux routiers. Aucune décentralisation n'était donc conférée au Fonds, qui constituait en définitive, un simple artifice budgétaire. Le présent projet a précisément pour objet de donner au Fonds une existence propre, distincte de celle de l'Etat, en lui conférant la personnalité juridique et le statut d'une administration personnalisée.

La gestion est assurée par le Ministre des Travaux Publics et de la Reconstruction, qui est assisté d'un conseil consultatif composé du secrétaire général du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction, du directeur général du Fonds, ainsi que de fonctionnaires des départements des Travaux publics et de la Reconstruction, des Finances et des Communications. Le directeur général du Fonds assume la gestion courante du Fonds et recevra du Ministre, certaines délégations dans les limites arrêtées par ce dernier. En outre, le Ministre pourra autoriser le directeur général du Fonds à déléguer certains de ses pouvoirs.

Il eût été contre-indiqué, d'autre part, que le nouvel organisme soit autorisé à recruter un personnel nouveau de toutes pièces, alors que l'Etat dispose déjà, en l'administration des ponts et chaussées, d'un personnel qualifié et compétent pour l'exécution des travaux routiers. Aussi bien le projet prévoit que l'Etat met gratuitement à la disposition du Fonds les services ainsi que l'équipement et les installations dont il dispose, nécessaires pour lui permettre d'exécuter sa mission.

Toutefois, étant donné le programme d'une exceptionnelle ampleur que le Gouvernement, avec l'accord du Parlement, compte exécuter dans un proche avenir, il devenait nécessaire de prévoir que le Fonds pût engager un personnel indispensable quoique très limité et s'assurer d'autres concours indispensables notamment du service de bureaux d'études et d'auteurs privés.

Le personnel de complément, propre au Fonds — et qui ne formera donc pas une nouvelle catégorie d'agents temporaires de l'Etat — sera recruté selon les formes ordinaires du contrat d'emploi et du contrat de travail.

Quant aux ressources du Fonds, elles sont constituées par des emprunts émis par lui — à concurrence d'un montant total de 30 milliards en quinze ans, et par une dotation annuelle versée par l'Etat sous forme de subvention, émarquant au budget extraordinaire, en vue d'assurer notamment le service financier des emprunts. En outre, il disposera du reliquat des crédits consentis au Fonds des Routes créée par la loi du 11 juillet 1952, auquel il est mis fin.

C'est ici surtout que se marquent les avantages de la personnalité juridique du Fonds et des garanties que son système offre. Les emprunts sont émis par le Fonds lui-même, sans autre intervention de l'Etat qu'une autorisation royale. Il s'ensuit que les souscripteurs des emprunts sont assurés réellement que leur prêt sera affecté à la route.

Le contrôle de la gestion du Fonds est soumis à l'application de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public. Cette loi règle notamment

bevoegde middelen, die oordeelden dat het statuut er van al te schroomvallig was opgevat, vermits dit aan het Fonds in feite geen de minste autonomie verleende. Door de goedkeuring van dat Fonds heeft het Parlement eensdeels een afwijking van het annaal karakter der begroting ingevoerd, en heeft het anderdeels de verbintenis aangegaan, jaarlijks een op de buitengewone begroting uit te trekken krediet van 850 miljoen te bestemmen voor de uitvoering van wegenbouwwerken. Decentralisatie was dus ten enenmale vreemd aan het Fonds, dat per slot van rekening een louter budgetaire kunstgreep was. Het onderhavig ontwerp wil nu juist aan het Fonds een eigen bestaan geven, gescheiden van dat van de Staat, door daaraan rechtspersoonlijkheid en het statuut van een gepersonaliseerd bestuur te verlenen.

Het Fonds staat onder het beheer van de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw, die wordt bijgestaan door een raad van advies bestaande uit de secretaris-generaal van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw, de directeur-generaal van het Fonds, alsmede ambtenaren van de departementen van Openbare Werken en van Wederopbouw, van Financiën en van Verkeerswezen. De directeur-generaal van het Fonds voert het dagelijks beheer over het Fonds en hij zal van de Minister, binnen de door deze te bepalen perken, zekere delegaties van bevoegdheid ontvangen. Bovendien zal de Minister aan de directeur-generaal machtiging tot het overdragen van zekere van zijn bevoegdheden kunnen verlenen.

Anderdeels ware het onlogisch geweest, aan het nieuwe lichaam toelating te verlenen om geheel nieuw personeel aan te werven, terwijl de Staat, in de persoon van het bestuur van bruggen en wegen, voor het uitvoeren van wegenbouwwerken reeds over een bekwaam en deskundig personeel beschikt. In het ontwerp is dan ook bepaald dat de Staat het Fonds kosteloos laat beschikken over zijn diensten alsmede over zijn materieel en installaties die het Fonds nodig heeft om zijn opdracht te kunnen vervullen.

Uit hoofde van het buitengewoon omvangrijk programma dat de Regering met de instemming van het Parlement voornemens is in een nabije toekomst te verwezenlijken, was het echter noodzakelijk, te bepalen dat het Fonds een volstrekt nodig doch zeer beperkt aantal personeelsleden mag aanwerven en zich mag voorzien van andere noodzakelijke hulp, onder meer die van studiebureau's en van particuliere ontwerpers.

Het aanvullingspersoneel, dat aan het Fonds eigen is en dus geen nieuwe groep van tijdelijk Rijkspersoneel zal vormen, zal worden aangeworven in de gewone vormen van het bediendencontract en van het arbeidscontract.

De middelen van het Fonds zullen bestaan in door het Fonds uitgeschreven leningen voor een totaal bedrag van 30 milliard in vijftien jaar, alsmede in een door de Staat als toelage gestorte jaarlijkse dotatie, uit te trekken op de buitengewone begroting, inzonderheid om in de financiële dienst van de leningen te voorzien.

Bovendien zal het Fonds beschikken over het restant van de kredieten die verleend zijn aan het bij de wet van 11 Juli 1952 ingestelde Wegenfonds, waaraan een einde wordt gemaakt.

Voor al op dat punt komen de voordelen van de aan het Fonds verleende rechtspersoonlijkheid en de door dat systeem verschaftte waarborgen tot uitdrukking. De leningen worden door het Fonds zelf uitgeschreven, terwijl de bemoeiing van de Staat zich beperkt tot het verlenen van de koninklijke goedkeuring. De inschrijvers op de leningen zijn er dus werkelijk zeker van dat het door hen geleende geld voor de wegen zal worden gebruikt.

Ter zake van de controle op het beheer van het Fonds is de wet van 16 Maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut van toepassing. Die

le statut des administrations personnalisées en ce qui concerne le budget, les comptes à rendre, la comptabilité, l'intervention de la Cour des Comptes et des inspecteurs des finances, etc... Toutes les garanties prévues par le législateur de 1954 sont donc offertes dans le projet présenté.

* * *

En liminaire à ce paragraphe relatif à l'activité du Fonds des routes 1955-1969, soulignons que le Fonds est chargé d'exécuter les travaux de construction des autoroutes ainsi que d'aménagement et de modernisation des routes de l'Etat. L'entretien ordinaire du réseau routier incombera donc, comme par le passé, à l'Etat, qui maintiendra les crédits nécessaires à son budget ordinaire.

Le programme du Fonds ne diffère pas essentiellement de celui du Fonds du 11 juillet 1952; mais il est plus complet. Il comprend, échelonné sur quinze années :

- la construction du réseau d'autoroutes, tel qu'il est prévu dans la loi du 11 juillet 1952 et dans la Déclaration sur la construction des grandes routes de trafic international, signée à Genève le 16 septembre 1950;
- la normalisation complète des routes du réseau primaire;
- la modernisation des routes du réseau secondaire;
- l'aménagement des artères d'intérêt général dans ou autour des diverses grandes agglomérations du pays.

Une nomenclature des routes du réseau d'Etat ne figure pas dans le projet de loi pour la raison que toutes les routes du réseau profiteront de l'action du Fonds, dans la mesure où des travaux seront nécessaires à leur aménagement. D'ailleurs ne serait-il pas superflu de dresser une liste de travaux à effectuer dans dix ou douze ans, alors que les circonstances auront changé et que des nécessités nouvelles auront surgi? Par contre — et ceci est extrêmement important — il est possible dès à présent d'établir dans ses grandes lignes le programme des travaux que le Gouvernement s'engage à faire accomplir par le Fonds durant les trois années à venir.

— En premier lieu, un effort d'une envergure jamais atteinte sera accompli en ce qui concerne les autoroutes. L'autoroute Anvers-Liège sera construite de toutes pièces de manière à réaliser une liaison rapide et continue dès l'année 1958. Si la réalisation de cet itinéraire a été placée en première urgence, c'est en raison de l'intérêt économique qu'il représente pour l'accès du port d'Anvers, pour la mise en valeur de la Campine et pour la desserte du bassin liégeois et de la région verviétoise. Du point de vue international, en outre, cette liaison est essentielle pour relier la Belgique aux grands axes routiers de l'Allemagne. D'autre part, l'achèvement des autoroutes Bruxelles-Anvers et Bruxelles-Ostende sera poursuivi.

— En second lieu, l'achèvement de la normalisation des grandes routes axiales permettra d'accéder à toutes les régions du pays sans exception, par des routes modernes, adaptées aux exigences de la circulation intense et rapide et conçues pour le trafic lourd aussi bien que pour les véhicules individuels. Cette normalisation comprendra notamment la suppression des solutions de continuité et l'établissement de pistes cyclables.

wet regelt onder meer het statuut van de rechtspersoonlijke instellingen wat betreft de begroting, de overlegging van de rekeningen, de comptabiliteit, de bemoeiing van het Rekenhof en van de inspecteurs van financiën, enz. Het onderhavig ontwerp geeft dus al de door de wetgever van 1954 geëiste waarborgen.

* * *

Ter inleiding van deze paragraaf betreffende de activiteit van het Wegenfonds 1955-1969, wordt er op gewezen dat het Fonds belast is met de uitvoering van de werken tot aanleg van de autosnelwegen, alsmede met de geschiktmaking en de modernisering van de Rijkswegen. Het gewoon onderhoud van het wegnnet zal dus zoals vroeger de taak zijn van de Staat, die daartoe op zijn gewone begroting de nodige kredieten zal blijven uittrekken.

In hoofdzaak verschilt het programma van het onderhavig Fonds niet van dat van 11 Juli 1952; het is echter vollediger. Het omvat, gespreid over een tijdruimte van vijftien jaar :

- de bouw van een net van autosnelwegen, zoals dat net omschreven is in de wet van 11 Juli 1952 en in de Verklaring nopens de aanleg van grote internationale verkeerswegen, ondertekend op 16 September 1950 te Genève.
- de volledige normalisatie der wegen van het primair net;
- de modernisering der wegen van het secundair net;
- de geschiktmaking van de verkeersaders van algemeen belang in en rond de verschillende grote agglomeraties van het land.

Een lijst van de wegen van het Rijksnet komt in het wetsontwerp niet voor, omdat al de wegen van het net zullen profiteren van de werking van het Fonds, voor zover voor de geschiktmaking er van werken zullen nodig zijn. Het zou trouwens tot niets dienen, een lijst van de binnen tien of twaalf jaar uit te voeren werken vast te stellen, want tegen die tijd kunnen de omstandigheden veranderd zijn en kunnen nieuwe behoeften aan de dag treden. Daarentegen — en dit is van zeer groot belang — kan nu reeds in grote lijnen het programma worden vastgesteld van de werken die de Regering tijdens de komende drie jaren door toedoen van het Fonds zal doen uitvoeren.

— In de eerste plaats zal met betrekking tot de autosnelwegen een inspanning van tot nog toe ongekenkte omvang worden gedaan. De autosnelweg Antwerpen-Luik zal geheel nieuw worden aangelegd ten einde reeds in 1958 over een snelle en ononderbroken verbinding te beschikken. Dat de verwezenlijking van die verbinding de eerste plaats op de urgentielijst inneemt, is te wijten aan het economisch belang er van voor de toegang tot de haven van Antwerpen, voor de ontsluiting van de Kempen, en voor de bediening van het bekken van Luik en van de streek van Verviers. Bovendien is die verbinding uit internationaal oogpunt volstrekt noodzakelijk om België aan te sluiten op de hoofdverkeerswegen van Duitsland. Anderdeels zullen de autosnelwegen Brussel-Antwerpen en Brussel-Oostende verder worden voltooid.

— In de tweede plaats zullen, door de voltooiing van de normalisatie der hoofdwegen, al de streken van het land zonder uitzondering toegankelijk zijn over moderne wegen, aangepast aan de door een intens en snel verkeer gestelde eisen en gebouwd voor het dragen van het lastverkeer zowel als van de personenwagens. Die normalisatie behelst onder meer het opheffen van de onderbrekingen en het aanleggen van fietspaden.

— En troisième lieu, le Gouvernement compte déposer incessamment sur le bureau des Chambres, un projet de loi portant reclassement de la voirie par terre. Cette reprise par l'Etat — conçue d'une façon très large — des routes provinciales et communales d'intérêt général suscitera, à charge du Fonds, des travaux qui s'étendront progressivement à tous le pays.

— Enfin, une action très poussée s'impose pour adapter aux exigences d'une circulation toujours plus dense, les voies de pénétration dans les grandes villes, les voies de contournement ainsi que certaines artères d'intérêt général situées à l'intérieur même des grandes agglomérations.

Le premier effort dans ce sens doit être accompli dans l'agglomération bruxelloise en vue de l'Exposition Universelle de 1958. D'autres travaux sont d'ailleurs prévus aux abords ou à l'intérieur d'autres grandes villes.

Jamais un programme de travaux d'une telle envergure n'a été proposé pour être réalisé en un temps aussi court. Le présent projet donne l'outil qui en permettra la réalisation audacieuse et sûre. En adoptant ce projet, le Parlement marquera sa volonté de faire le pas décisif dans la voie de la rénovation du réseau routier de notre pays.

Cette rénovation, par les économies importantes qu'elle procurera à nos transports routiers, compensera et au delà, les crédits nécessaires à sa réalisation. Il est maintenant avéré que les dépenses consacrées à l'amélioration des routes sont éminemment rentables et que l'Etat bénéficie également largement des profits qui en résultent, par des recettes supplémentaires en impôts et taxes de tout genre, notamment les taxes sur les carburants qui s'élèvent progressivement à la mesure du développement du trafic.

Mais la notion de rentabilité ne se limite pas aux seuls avantages matériels; elle s'étend sur le plan social et humain par l'augmentation de la sécurité qu'entraîne la modernisation des routes et l'établissement des autoroutes.

Ce point de vue de la sauvegarde de la vie humaine n'est pas le moins digne d'intérêt dans un problème dont l'ampleur et la gravité appellent des mesures efficaces et urgentes.

Le Ministre des Finances,

— In de derde plaats is de Regering voornemens eerstdaags bij de Kamers een wetsontwerp tot nieuwe classificatie van de wegen in te dienen. Ten gevolge van de overneming door de Staat in zeer ruime zin opgevat, van de provinciale en gemeentewegen van algemeen belang, zullen ten laste van het Fonds werken moeten worden uitgevoerd die geleidelijk het gehele land zullen omvatten.

Ten slotte is een ver gaande actie dwingend noodzakelijk om de invalswegen naar de grote steden, de buitenomwegen alsmede zekere binnen de grote agglomeraties gelegen verkeersaders van algemeen belang aan te passen aan de eisen van een steeds drukker wordend verkeer.

De eerste in die richting gaande inspanning moet worden gedaan in de agglomeratie van Brussel, met het oog op de Wereldtentoonstelling van 1958. Verdere werken zijn trouwens ontworpen rond en in andere grote steden.

Nog nooit is een zo omvangrijk programma van wegenbouwwerken voorgesteld om in een zokorte tijd te worden verwezenlijkt. Het onderhavig wetsontwerp doet het middel aan de hand om de stoutmoedige en zekere uitvoering er van tot stand te brengen. Door de goedkeuring van dit ontwerp zal het Parlement zijn wil te kennen geven tot het zetten van de beslissende stap op de weg naar de vernieuwing van 's lands wegnnet.

Door de grote besparing op de kosten van ons wegvervoer, zal die vernieuwing de voor de verwezenlijking er van vereiste kredieten ruimschoots vergoeden. Het is thans een uitgemaakte zaak dat de uitgaven voor de verbetering der wegen uiterst rendabel zijn en dat ook de Staat aandeel heeft in de daaruit voortvloeiende profijten, door hogere ontvangsten aan belastingen en taxes van alle aard, inzonderheid de taxes op de benzine die geleidelijk stijgen naar gelang van de ontwikkeling van het verkeer.

Het begrip van rendabiliteit is echter niet beperkt tot de materiële voordelen alleen; het strekt zich uit tot het sociaal en menselijk plan door de verhoogde veiligheid die aan de modernisering der wegen en de aanleg der autosnelwegen is verbonden.

Het gezichtspunt van de vrijwaring der mensenlevens is zeker niet het minst belangrijke in een probleem dat door zijn omvang en door zijn ernst het treffen van efficiënte en dringende maatregelen eist.

De Minister van Financiën,

H. LIEBAERT.

*Le Ministre des Travaux Publics
et de la Reconstruction,*

*De Minister van Openbare Werken
en van Wederopbouw,*

O. VANAUDENHOVE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction, le 13 mai 1955, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un avant-projet de loi « instituant un fonds des routes 1955-1969 », a donné le 17 mai 1955 l'avis suivant :

Etant donné le bref délai qui lui a été imparti pour l'examen de l'avant-projet, le Conseil d'Etat a dû se limiter aux quelques considérations ci-après.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 13^e Mei 1955 door de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet « tot instelling van een wegenfonds 1955-1969 », heeft de 17^e Mei 1955 het volgend advies gegeven :

Het korte tijdsbestek waarin hij het voorontwerp heeft moeten onderzoeken, heeft de Raad van State er toe genoopt zich tot de hierna volgende beschouwingen te beperken.

L'article 2 de l'avant-projet ne fait aucune distinction entre la mission du Fonds pour ce qui concerne l'exécution des travaux d'une part, et les expropriations, d'autre part. Dans le deuxième cas pourtant le Fonds agit au nom de l'Etat et pas seulement pour le compte de celui-ci : en effet, le bien passe du patrimoine de la personne expropriée à celui de l'Etat.

Cet article serait, dès lors, mieux rédigé comme suit :

« Article 2. — Le Fonds est chargé d'exécuter pour le compte de l'Etat, les travaux de construction des autoroutes, d'amélioration et de modernisation des routes de l'Etat. Il procède au nom de l'Etat aux expropriations auxquelles ces travaux peuvent donner lieu et supporte les dépenses qui y sont afférentes ».

L'article 13 classe le Fonds parmi les organismes de la catégorie A, énumérés à l'article 1^{er} de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public.

Du texte de l'article 7, alinéa dernier, de la loi du 16 mars 1954 et du commentaire qu'en donnent les travaux parlementaires, il résulte cependant que le législateur n'a entendu appliquer aux organismes d'intérêt public dont la loi règle le contrôle, que les seules dispositions du cahier général des charges ayant un caractère contractuel et auxquelles l'administration peut déroger lors de la conclusion de tout contrat individuel.

Le législateur n'a entendu rendre applicables aux organismes d'intérêt public visés par la loi du 16 mars 1954, ni les articles 20 à 22 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'Etat, ni les dispositions réglementaires du cahier général des charges dont ces articles constituent le fondement légal.

Comme il résulte des explications données par le fonctionnaire délégué qu'il n'entre point dans les intentions du Gouvernement qu'en ce qui concerne les travaux et fournitures effectués pour le Fonds des routes, il soit dérogé aux règles de la concurrence, de la publicité et du forfait prescrites par les articles 20 à 22 de la loi du 15 mai 1846, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il importe d'insérer dans l'avant-projet une disposition qui rendrait applicables ces dispositions de la loi du 15 mai 1846 précitées.

L'avant-projet ne contient pas de disposition transitoire réglant le sort des acquisitions et expropriations pour lesquelles il n'aura pas encore été délivré de mandat de paiement lors de l'entrée en vigueur de la loi, ainsi que celui des contrats relatifs aux travaux qui ne seraient pas entièrement exécutés à la même date.

Si le Gouvernement entend charger également le Fonds de ces paiements et travaux, il conviendrait de prévoir dans un article final que le Fonds prend en charge les dépenses afférentes aux acquisitions et expropriations en cours à la date de l'entrée en vigueur de la loi, et qu'en ce qui concerne les travaux non exécutés ou non entièrement exécutés à la même date, le Fonds sera légalement subrogé à l'Etat.

La chambre était composée de :

Messieurs : J. Suetens, premier président du Conseil d'Etat, président,

D. Declaire et K. Mees, conseillers d'Etat,

J. Cypres, greffier-adjoint, greffier.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. Mees. Le rapport a été présenté par M. Grommen, substitut.

Le Greffier,

(s.) J. CYPRES.

Le Président,

(s.) J. SUETENS.

Pour expédition délivrée au Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction.

Le 20 mai 1955.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

R. DECKMYN.

In artikel 2 van het voorontwerp wordt geen onderscheid gemaakt tussen de opdracht van het Fonds wat enerzijds de uitvoering van werken en, anderzijds, de onteigeningen betreft. In het tweede geval handelt het Fonds nochtans in naam van de Staat en niet gewoon voor deze rekening : het goed gaat immers van het patrimonium van de onteigende over naar dat van de Staat.

Dit artikel ware derhalve beter gesteld als volgt :

« Artikel 2. — Het Fonds is er mede belast, voor rekening van de Staat, de werken tot aanleg van de autosnelwegen en tot verbetering en modernisering van de Rijkswegen uit te voeren. Het verricht, namens de Staat, de onteigeningen waartoe deze werken aanleiding kunnen geven en neemt de hiermede verband houdende uitgaven te zijnen laste ».

Bij artikel 13 wordt het Fonds gerangschikt onder de instellingen van de categorie A, opgesomd in artikel 1 van de wet van 16 Maart 1954 betreffende de controle op zekere instellingen van openbaar nut.

Uit de tekst van artikel 7, laatste lid, van de wet van 16 Maart 1954, toegelicht aan de hand van de parlementaire voorbereiding, blijkt, dat de wetgever op de instellingen van openbaar nut waarvan zij de controle regelt alleen die bepalingen van het algemeen lastkohier toepasselijk heeft willen verklaren die een contractueel karakter bezitten en waarvan het bestuur bij het sluiten van iedere afzonderlijke overeenkomst kan afwijken.

De wetgever heeft niet de bedoeling gehad, de artikelen 20 tot 22 van de wet van 15 Mei 1846 op de comptabiliteit van de Staat, evenmin als de reglementsbepalingen van het algemeen lastkohier, waarvoor deze artikelen als rechtsgrond dienen, toepasselijk te verklaren op de instellingen van openbaar nut waarvan sprake in de wet van 16 Maart 1954.

Daar, zoals blijkt uit de verklaringen van de afgevaardigde ambtenaar, het niet in de bedoeling van de Regering ligt dat er voor de werken en leveringen voor rekening van het wegefonds van de regelen van openbaarheid, wedijver en vaste prijs, voorgeschreven bij de artikelen 20 tot 22 van de wet van 15 Mei 1846 op de comptabiliteit van de Staat, zou worden afgeweken, is de Raad van State bijgevolg van advies dat hier een bepaling dient te worden ingevoegd waarbij deze bepalingen van de wet van 15 Mei 1846 van toepassing worden verklaard.

Het voorontwerp bevat geen overgangsbepaling in verband met de aankopen en onteigeningen waarvoor, bij de inwerkingtreding van de wet, nog geen mandaat van betaling gegeven is, en met de contracten betreffende de werken, welke alsdan nog niet volledig zijn uitgevoerd.

Indien het in de bedoeling van de Regering ligt het Fonds ook met deze betalingen en werken te belasten, dan zou een slotartikel dienen te bepalen dat het Fonds de kosten zal dragen van de bij de inwerkingtreding van de wet nog hangende aankopen en onteigeningen en dat het Fonds, wat de op die datum nog niet of nog niet volledig uitgevoerde werken betreft, wettelijk in de plaats van de Staat zal worden gesteld.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : J. Suetens, eerste-voorzitter van de Raad van State, voorzitter,

D. Declaire en K. Mees, raadsheden van State,

J. Cypres, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. Mees. Het verslag werd uitgebracht door de H. Grommen, substituut.

De Griffier,

(get.) J. CYPRES.

De Voorzitter,

(get.) J. SUETENS.

Voor uitgifte afgeleverd aan de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw.

De 20 Mei 1955.

De Griffier van de Raad van State,

R. DECKMYN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances et Notre Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier.

Il est créé, sous la dénomination de « Fonds des routes 1955-1969 », une administration constituée en personne juridique distincte de l'Etat.

Le Fonds sera dissous le 31 décembre 1969. Son actif et son passif seront repris par l'Etat.

Le Roi peut, de l'avis des Ministres réunis en conseil, proroger l'existence du Fonds au delà du terme fixé ci-dessus.

Art. 2.

Le Fonds est chargé d'exécuter, pour le compte de l'Etat, les travaux de construction des autoroutes, d'aménagement et de modernisation des routes de l'Etat. Il procède au nom de l'Etat aux expropriations auxquelles ces travaux peuvent donner lieu et supporte les dépenses qui y sont afférentes.

Art. 3.

Dans la mesure de ses moyens, l'Etat met gratuitement à la disposition du Fonds, les services, l'équipement et les installations nécessaires. Le Fonds peut, en outre, engager du personnel de complément et s'assurer tous autres concours pour lui permettre d'exécuter sa mission.

Art. 4.

Le Fonds est géré par le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction.

Art. 5.

Le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction est assisté d'un conseil consultatif.

Ce conseil est composé du secrétaire général du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction, du directeur général du Fonds, ainsi que de deux fonctionnaires du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction, de deux fonctionnaires du Ministère des Finances, et d'un fonctionnaire du Ministère des Communications, nommés par le Roi.

Le conseil est présidé par le secrétaire général du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Financiën en van Onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw, en op in Raad overlegd advies van onze Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN Wij :

Onze Minister van Financiën en onze Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw zijn gelast in Onze naam bij de wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Eerste artikel.

Er wordt onder de benaming « Wegenfonds » 1955-1969 » een van de Staat onderscheiden administratie met rechtspersoonlijkheid ingesteld.

Het Fonds zal op 31 December 1969 worden ontbonden. Zijn actief en zijn passief zullen door de Staat worden overgenomen.

De Koning kan, op in Raad overlegd advies van de Ministers, het bestaan van het Fonds na de hiervoren bepaalde tijd verlengen.

Art. 2.

Het Fonds is er mede belast, voor rekening van de Staat, de werken tot aanleg van de autosnelwegen en tot verbetering en modernisering van de Rijkswegen uit te voeren. Het verricht, namens de Staat, de onteigeningen waartoe deze werken aanleiding kunnen geven en neemt de hiermede verband houdende uitgaven te zijnen laste.

Art. 3.

In de mate van zijn middelen stelt de Staat de nodige diensten, uitrusting en installaties kosteloos ter beschikking van het Fonds. Het Fonds mag daarenboven aanvullend personeel aanwerven en zich alle andere medewerking verschaffen om zijn taak te kunnen vervullen.

Art. 4.

Het Fonds wordt beheerd door de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw.

Art. 5.

De Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw wordt bijgestaan door een raad van advies.

Die raad bestaat uit de secretaris-generaal van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw, de directeur-generaal van het Fonds alsmede uit twee ambtenaren van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw, twee ambtenaren van het Ministerie van Financiën en één ambtenaar van het Ministerie van Verkeerswezen, benoemd door de Koning.

De raad wordt voorgezeten door de secretaris-generaal van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw.

Art. 6.

Le directeur général du Fonds est le directeur général de l'administration des routes. Il est chargé de la gestion courante et peut déléguer certains de ses pouvoirs dans les limites arrêtées par le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction.

Le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction peut déléguer certains de ses pouvoirs au directeur général du Fonds.

Art. 7.

Les ressources dont dispose le Fonds sont :

- a) le produit des emprunts à émettre par le Fonds, ainsi qu'il est prévu à l'article 8 de la présente loi;
- b) le montant d'une dotation annuelle à inscrire au budget extraordinaire, en vue d'assurer notamment le service financier des emprunts;
- c) le montant de la dotation dont il est question à l'article 15.

Art. 8.

Le Fonds est autorisé à émettre des emprunts à concurrence d'un montant total de 30 milliards de francs.

Il assure le paiement des intérêts et le remboursement du capital de ces emprunts. L'époque et les conditions d'émission sont fixées par le Roi, sur proposition du Ministre des Finances et du Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction.

Ces emprunts sont garantis par l'Etat.

Les titres qui les représentent portent le visa du Trésor et celui de la Cour des Comptes; les signatures à y apposer sont remplacées par des griffes. Les frais de confection et d'émission sont à charge du Fonds.

Art. 9.

Les intérêts et la prime de remboursement éventuelle afférents aux emprunts émis par le Fonds sont exempts de tous impôts et taxes réels, présents et futurs, au profit de l'Etat, des provinces et des communes.

Art. 10.

Le Fonds ne peut se faire ouvrir de compte qu'à l'Office des chèques et virements postaux et à la Banque nationale.

Art. 11.

Les acquisitions et expropriations nécessitées pour l'exécution des travaux prévus à l'article 2 sont effectuées par le Fonds, conformément aux lois et arrêtés auxquels sont assujetties les administrations de l'Etat.

Les fonctionnaires de l'administration de l'enregistrement et des domaines sont habilités pour agir au nom du Fonds.

Art. 12.

Tous les marchés pour travaux et fournitures, au nom du Fonds, sont soumis aux dispositions des articles 20 à 22 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'Etat.

Art. 6.

De directeur-général van het Fonds is de directeur-generaal van het bestuur der wegen. Hij is belast met het dagelijks beheer en kan sommige van zijn bevoegdheden overdragen binnen de grenzen vastgesteld door de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw.

De Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw kan sommige van zijn bevoegdheden aan de directeur-generaal van het Fonds overdragen.

Art. 7.

De middelen waarover het Fonds beschikt, zijn :

- a) de opbrengst van de leningen door het Fonds uit te schrijven, zoals bepaald bij het artikel 8 van deze wet;
- b) het bedrag van een jaarlijkse dotatie uit te trekken op de buitengewone begroting, inzonderheid om in de financiële dienst der leningen te voorzien;
- c) het bedrag van de dotatie waarvan sprake is in artikel 15.

Art. 8.

Het Fonds is er toe gemachtigd, leningen uit te schrijven tot een totaal beloop van 30 milliard frank.

Het voorziet in de betaling der interesten en in de terugbetaling van het kapitaal van die leningen. De tijd waarop en de voorwaarden waarin de uitgifte geschiedt, worden door de Koning vastgesteld op voordracht van de Minister van Financiën en van de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw.

Die leningen worden gewaarborgd door de Staat.

De titels die ze vertegenwoordigen dragen het visum van de Schatkist en van het Rekenhof; de er op aan te brengen handtekeningen worden vervangen door een naamstempel. De kosten wegens het maken en uitgeven van de titels worden door het Fonds gedragen.

Art. 9.

De interesten en de eventuele terugbetalingspremie betreffende de door het Fonds uitgeschreven leningen zijn vrij van alle tegenwoordige en toekomstige werkelijke belastingen en taxes ten bate van de Staat, de provinciën en de gemeenten.

Art. 10.

Het Fonds mag enkel bij de Postcheck- en -girodienst en bij de Nationale Bank een rekening laten openen.

Art. 11.

De aankopen en onteigeningen die vereist zijn voor de uitvoering der werken bepaald in artikel 2, worden door het Fonds gedaan overeenkomstig de wetten en besluiten waaraan de Rijksbesturen zijn onderworpen.

De ambtenaren van het bestuur der registratie en der domeinen zijn bevoegd om in naam van het Fonds op te treden.

Art. 12.

Al de overeenkomsten voor werken en leveringen op naam van het Fonds zijn onderworpen aan de bepalingen van de artikelen 20 tot 22 van de wet van 15 Mei 1846 op 's Rijkscomptabiliteit.

Art. 13.

Le Fonds est assimilé à l'Etat pour l'application des lois relatives aux taxes et impôts au profit de l'Etat, des provinces et des communes.

Art. 14.

Le Fonds est classé parmi les organismes de la catégorie A, énumérés par l'article 1^{er} de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public.

Les dispositions de cette loi lui sont applicables.

Art. 15.

La loi du 11 juillet 1952 instituant un Fonds spécial et temporaire des routes est abrogée. Le reliquat éventuel de ce Fonds ainsi que les crédits non liquidés sur l'article 492-3 du budget extraordinaire pour l'année 1955 sont transférés au Fonds institué par la présente loi.

Art. 16.

Le Fonds prend en charge les dépenses afférentes aux acquisitions et expropriations poursuivies par l'Etat pour l'exécution des travaux prévus à l'article 2 et qui sont en cours à la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

En outre, le Fonds est subrogé à l'Etat pour les travaux prévus à l'article 2 et qui ne sont pas exécutés ou ne sont pas entièrement exécutés à la même date.

Donné à Elisabethville, le 27 mai 1955.

Art. 13.

Het Fonds wordt met de Staat gelijkgesteld voor de toepassing van de wetten betreffende de taxes en belastingen ten bate van de Staat, de provinciën en de gemeenten.

Art. 14.

Het Fonds wordt gerangschikt onder de instellingen van de categorie A, opgesomd in artikel 1 van de wet van 16 Maart 1954 betreffende de controle op zekere instellingen van openbaar nut.

De bepalingen van die wet zijn toepasselijk op het Fonds.

Art. 15.

De wet van 11 Juli 1952 tot instelling van een speciaal en tijdelijk Wegenfonds wordt opgeheven. Het eventueel restant van dat Fonds alsmede de op het artikel 492-3 van de buitengewone begroting voor het jaar 1955 niet vereffende kredieten worden aan de bij deze ingestelde Fonds overgedragen.

Art. 16.

Het Fonds neemt te zijnen laste de uitgaven betreffende de aankopen en onteigeningen, door de Staat vervolgd voor de uitvoering van de werken voorzien in artikel 2, die aan de gang zijn op de datum van het in werking treden van deze wet.

Daarenboven wordt het Fonds in de plaats van de Staat gesteld wat de werken betreft voorzien in artikel 2 welke op diezelfde datum niet uitgevoerd of nog niet volkomen uitgevoerd zijn.

Gegeven te Elisabethstad, de 27^e Mei 1955.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Financiën,

H. LIEBAERT.

*Le Ministre des Travaux publics
et de la Reconstruction,*

*De Minister van Openbare Werken
en van Wederopbouw.*

O. VANAUDENHOVE.