

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1932-1933		N° 72	
		SEANCE du 28 février 1933	VERGADERING van 28 Februari 1933
		Zittingsjaar 1932-1933	

PROJET DE LOI

instituant un deuxième fonds spécial et temporaire
des routes.

EXPOSE DES MOTIFS

MADAME, MESSIEURS,

Le Fonds des Routes, institué par la loi du 24 avril 1928, est à la veille d'être épuisé, et il importe de pourvoir aux mesures voulues en vue de son renouvellement, afin de continuer l'œuvre de restauration du réseau routier de l'Etat, et de son adaptation aux besoins du trafic moderne.

Il semble que la meilleure justification à donner pour le renouvellement de ce fonds consiste à examiner tout d'abord l'usage qui en a été fait et à déduire ensuite de cet examen ce qui reste à faire.

I.

Nous nous dispenserons de reprendre ici l'énumération des circonstances qui ont amené l'institution du Fonds des Routes : la situation lamentable des routes de l'Etat en 1927 est encore présente à la mémoire de tous; elle était due, en principe, aux dévastations qui accompagnèrent la grande guerre, au manque absolu d'entretien pendant la période d'occupation allemande; mais elle ne tarda pas à s'accroître d'année en année à cause de la mauvaise situation financière du pays, qui ne permit pas de mettre à la disposition de l'Administration chargée de la gestion de ces routes, les crédits nécessaires tant pour leur entretien que pour leur adaptation aux conditions actuelles du trafic; à cet égard, il est bon de noter que le nombre des véhicules automobiles en Belgique, qui était à peine de 16,000 en 1914, était passé en 1927 à près de 160,000, que la vitesse et le poids moyen de ces véhicules avaient augmenté, au cours de la même période, dans de fortes proportions, et que, dès lors, certains systèmes de revêtements de chaussées pratiqués sur un grand développement de routes avant la guerre, se trouvaient désormais incapables de résister à un trafic aussi dur.

En 1927, le Gouvernement comprit l'immensité du péril et décida la création d'un fonds spécial des routes, en même temps que d'un Conseil Supérieur de la Route.

WETSONTWERP

tot instelling van een tweede speciaal en tijdelijk
Wegenfonds.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Het door de wet van 24 April 1928 ingesteld Wegenfonds is bijna verbruikt, en de vereischte maatregelen dienen getroffen om het te vernieuwen, ten einde de herstelling van 's Rijks wegennet en de aanpassing aan de noodwendigheden van het modern verkeer te voortzetten.

De beste verantwoording voor het vernieuwen van dit fonds lijkt wel, eerst te onderzoeken waartoe het fonds gediend heeft, en vervolgens uit dit onderzoek af te leiden wat er nog te doen valt.

I.

Wij zullen hier niet opnieuw aanhalen heel den samenloop van omstandigheden die aanleiding gaven tot de instelling van het Wegenfonds : de erbarmelijke toestand van 's Rijks wegen in 1927 staat ons allen nog voor oogen; hij was, in beginsel, veroorzaakt door de verwoestingen van den grooten oorlog, door het volkomen gebrek aan onderhoud tijdens de Duitse bezetting; en deze toestand verergerde van jaar tot jaar wegens den neteligen financieelen toestand van het Land, waardoor geen voldoende kredieten ter beschikking van het met het beheer van die wegen belast Bestuur gesteld werden zoowel voor het onderhoud er van als voor de aanpassing er van aan de huidige verkeersnoodwendigheden; in dit verband valt er op te merken dat het aantal automobielvoertuigen in België, dat in 1914 nauwelijks 14,000 bedroeg, in 1927 tot om trent 160,000 gestegen was, dat de gemiddelde snelheid en gewicht, gedurende hetzelfde tijdperk, in overgroote mate verhoogd waren, en dat diensvolgens sommige stelsels van wegverharding, die vóór den oorlog op groote schaal toegepast werden, alsdan niet meer konden weerstaan aan een zoo druk en zwaar verkeer.

In 1927 begreep het Gouvernement dit overgroot gevaar en besloot het een speciaal wegenfonds tegelijk met een Hoogen Wegenraad te stichten.

Le Fonds spécial des Routes fut institué par la loi du 24 avril 1928. Son but est de subvenir aux dépenses des travaux à exécuter pendant les années 1928 à 1933 pour la réfection et la mise en état du réseau des routes de l'Etat. Il fait l'objet d'un article spécial inscrit au budget pour ordre alimenté à concurrence d'une somme totale de 600 millions de francs par le virement de crédits extraordinaires ouverts au Ministère des Travaux Publics.

II.

La forme de Fonds spécial donnée au Fonds des Routes présente pour l'Administration le grand avantage de rendre disponibles les crédits d'un exercice sans devoir attendre le vote, par les Chambres, du budget y afférent; de reporter automatiquement à l'année suivante le reliquat éventuel des crédits d'un exercice et de pouvoir adjuger, vers la fin d'un exercice, des travaux qui ne seront imputés que sur les crédits consentis pour l'année suivante, en ayant égard à ce que tous les travaux adjugés au cours d'un exercice ne sont pas payés nécessairement en totalité sur le crédit afférent à cet exercice.

En somme, ce Fonds spécial suppose des recettes provenant de tiers et des dépenses faites pour compte de tiers; mais en fait, c'est l'Etat qui joue lui-même ici le rôle des tiers, versant au Fonds spécial les crédits votés chaque année et utilisés à ses propres travaux de restauration routière considérés, en l'espèce, comme étrangers aux charges générales de l'Etat.

III.

Le tableau ci-dessous donne le détail des divers crédits votés par la Législature, de 1928 à 1932, en faveur des routes de l'Etat :

FONDS SPECIAL DES ROUTES
SPECIAAL WEGENFONDS

Exercices <i>Dienstjaren</i>	Crédits alloués <i>Toegek. kredieten</i>	Crédits supplémentaires <i>Bijkomende kredieten</i>	Totaux <i>Totalen</i>
	Budget extraordin. <i>Buitengew. begrooting</i>	Budget ordin. <i>Gew. begrooting</i>	
1928	96,650,000.—	—	156,650,000.—
1929	90,000,000.—	—	140,000,000.—
1930	—	100,000,000.—	175,000,000.—
» Versement effectué au Fonds des routes. <i>Storting in het Wegenfonds.</i>	—	—	3,348.66
1931	—	100,000,000.—	100,000,000.—
1932	28,350,000.—	—	
		Crédit spécial <i>Speciaal krediet</i> 50,000,000 — 15% = 42,750,000.—	71,100,000.—

Soit fr. 642,753,348.66

Dus

Het speciaal Wegenfonds werd ingesteld door de wet van 24 April 1928. Het doel er van bestaat in het dekken van de uitgaven voor de in 1928 tot 1933 uit te voeren werken tot herstelling en in goeden staat brengen van de Rijkswegen. Het fonds vormt een speciaal artikel op de begroting voor order, gevoed ten bedrage van een totale som van 600 miljoen frank door het overschrijven van buitengewone kredieten die voor het Ministerie van Openbare Werken geopend worden.

II.

De vorm van speciaal fonds, die aan het Wegenfonds gegeven wordt, brengt voor het Bestuur het groot voordeel mee, de kredieten van een dienstjaar beschikbaar te stellen zonder te moeten wachten naar de goedkeuring door de Kamers van de desbetreffende begroting; het gebeurlijk overschot der kredieten van een dienstjaar automatisch op het volgend jaar over te dragen; op het einde van een dienstjaar, de werken te kunnen aanbesteden die eerst aangeschreven zullen worden op de voor het volgend dienstjaar toegestane kredieten, met inachtneming van het feit, dat al de gedurende een dienstjaar aanbestede werken niet noodzakelijk heel en al betaald worden op het krediet van dat dienstjaar.

Met een woord, dit speciaal Fonds onderstelt ontvangsten voortkomende van derden en uitgaven gedaan voor rekening van derden; maar in feite moet de Staat zelf hier als derde aangezien worden, die de elk jaar goedgekeurde kredieten in het speciaal Fonds stort en ze gebruikt voor eigen werken tot herstelling van de wegen, welke in onderhavig geval als onafhankelijk van de algemeene lasten van den Staat beschouwd worden.

III.

Onderstaande tabel geeft omstandig de verschillende door de Wetgeving van 1928 tot 1932 goedgekeurde kredieten voor de Rijkswegen.

ENTRETIEN COURANT
(non compris les salaires des cantonniers)

GEWOON ONDERHOUD
(Lounen der kantoniers niet inbegrepen)

		Budget ordin. <i>Gew. begrooting</i>		
1928	—	66,499,000.—	—	66,499,000.—
1929	—	79,600,000.—	15,000,000.—	94,600,000.—
1930	—	90,000,000.—	15,000,000.—	105,000,000.—
1931	—	100,000,000.—	—	100,000,000.—
1932	—	100,000,000 — 15%	—	85,000,000.—

Soit fr. 451,099,000.—

Dus

Subsides pour égouts, trottoirs, filets d'eau, etc.
Toelagen voor riolen, stoepen, straatgoten, enz.

		Budget ordin. <i>Gew. begrooting</i>		
1928	—	300,000.—	—	300,000.—
1929	—	300,000.—	—	300,000.—
1930	—	3,000,000.—	—	3,000,000.—
1931	—	3,000,000.—	—	3,000,000.—
1932	—	3,000,000 — 15%	—	2,550,000.—

Soit fr. 9,150,000.—

Dus

Dépenses exceptionnelles. Construction de routes et de ponts,
redressements, expropriations, etc.

*Uitzonderlijke uitgaven. Aanleg van wegen en bruggen,
rechttrekkingen, onteigeningen, enz.*

	Budget extraordin. <i>Buitengew. begrooting</i>	Budget ordin. <i>Gew. begrooting</i>		
1928	22,000,000.—	—	—	22,000,000.—
1929	—	30,200,000.—	2,880,000.—	33,080,000.—
1930	—	49,820,000.—	—	49,820,000.—
1931	—	50,000,000.—	—	50,000,000.—
1932	21,500,000 — 15%	—	—	18,275,000.—

Soit fr. 173,175,000.—

Dus

DOMMAGES DE GUERRE

OORLOGSSCHADE

		Budget extraord. <i>Buitengew. begr.</i>		
1928	—	950,000.—	—	950,000.—
1929	—	5,500,000.—	—	5,500,000.—
1930	—	4,000,000.—	—	4,000,000.—
1931	—	8,000,000.—	—	8,000,000.—
1932	—	—	—	—

Soit fr. 18,450,000.—

Dus

Ces crédits se rapportent à un réseau qui, d'après les baux d'entretien pour l'année 1931, comporte au total 8,735 km. 444 de routes.

Les crédits mentionnés ci-dessus représentent donc respectivement par kilomètre de route :

Années <i>Jaren</i>	Entretien <i>Onderhoud</i>	Fonds spécial et réfections <i>Bijzonder fonds en herstellingen</i>	Dépenses exceptionnelles <i>Uitzonderlijke uitgaven</i>	Totaux <i>Totalen</i>
1928	7,647.—	17,933.—	2,627.—	28,207.—
1929	10,864.—	16,027.—	4,416.—	31,307.—
1930	12,364.—	20,034.—	6,161.—	38,559.—
1931	11,791.—	11,448.—	6,639.—	29,878.—
1932	10,092.—	8,140.—	2,092.—	20,324.—
	52,668.—	73,582.—	21,935.—	148,185.—

IV.

On a vu, au Chapitre III, que les crédits à valoir sur le Fonds des Routes pour les années 1928 à 1932 se sont élevés à 600,000,000 de francs, plus 42,750,000 francs de crédit spécial alloué en 1932 pour réfections.

A la date du 31 août 1932, le montant global des entreprises imputées sur ces crédits s'élevait respectivement à 568,022,359 francs et 34,390,733 francs.

Ces entreprises, réparties sur près de cinq années de fonctionnement du Fonds des Routes, ont comporté la réfection d'environ 2,400 kilomètres.

Comme, d'autre part, les crédits votés pour l'entretien des routes ont contribué eux aussi, dans une certaine mesure, à la remise en état des routes secondaires ne comportant souvent que des revêtements de deuxième catégorie et n'exigeant en somme qu'un entretien plus régulier, il paraît rationnel de rapprocher ces résultats de ceux donnés par le Fonds des Routes.

La chose est d'ailleurs tellement vraie qu'il est souvent fort difficile de faire une discrimination exacte entre les travaux relevant directement du Fonds des Routes et ceux exécutés au moyen des crédits d'entretien.

Il serait oiseux de vouloir donner le détail des multiples travaux exécutés à neuf, souvent sur de très courts tronçons, au moyen des crédits d'entretien; qu'il nous suffise donc de dire que pour les années 1928 à 1932 inclusivement, ces travaux représentent la remise à neuf d'au moins 1,500 kilomètres.

V.

Nous n'avons parlé jusqu'ici que du passé et de ce qui a été fait au moyen du Fonds spécial de 600,000,000 de francs créé en 1928. Il importe de se préoccuper de l'avenir et de reconnaître que si un grand pas a été fait vers la remise en état des routes, il reste encore beaucoup à faire pour parachever l'œuvre.

On a lu plus haut qu'à l'expiration de l'année 1932, la

Deze kredieten hebben betrekking op een net dat volgens de onderhoudspachten voor het jaar 1931 in totaal 8,735 km. 444 m. weg behelst.

De hierboven vermelde kredieten vertegenwoordigen dus respectievelijk per kilometer weg :

Fonds spécial et réfections <i>Bijzonder fonds en herstellingen</i>	Dépenses exceptionnelles <i>Uitzonderlijke uitgaven</i>	Totaux <i>Totalen</i>
17,933.—	2,627.—	28,207.—
16,027.—	4,416.—	31,307.—
20,034.—	6,161.—	38,559.—
11,448.—	6,639.—	29,878.—
8,140.—	2,092.—	20,324.—
73,582.—	21,935.—	148,185.—

IV.

In hoofdstuk III heeft men gezien dat de kredieten te nemen op het Wegenfonds voor de jaren 1928 tot 1932 belopen hebben 600 miljoen frank plus 42,750,000 frank bijzonder krediet, toegekend in 1932 voor herstellingen.

Op 31 Augustus 1932 beliep het totaal bedrag van de aannemingen, aangeschreven op die kredieten, respectievelijk 568,022,359 frank en 34,390,733 frank.

Die aannemingen, verdeeld over omtrent vijf jaren werking van het Wegenfonds, sloegen op de herstelling van ongeveer 2,400 kilometer.

Daar anderdeels ook de voor het onderhoud der wegen verleende kredieten in een zekere mate bijgedragen hebben tot het in goeden staat herstellen van de secundaire wegen, die vaak slechts verhardingen van de tweede klasse hebben, welke feitelijk slechts een regelmatig onderhoud eischen, komt het redelijk voor deze uitslagen te voegen bij diegene opgeleverd door het Wegenfonds.

Dit is trouwens zoo waar dat het dikwijls moeilijk is een juiste grens te trekken tusschen de werken welke rechtstreeks van het Wegenfonds afhangen, en die welke met behulp van de onderhoudskredieten uitgevoerd worden.

Het heeft geen zin een opsomming te geven van de menigvuldige werken ter vernieuwing, vaak op zeer korte vakken uitgevoerd met de onderhoudskredieten; het volstaat te weten dat voor de jaren 1928 tot en met 1932 daardoor minstens 1,500 kilometer vernieuwd werden.

V.

Tot nog toe was er alleen sprake van het verleden en van hetgeen gedaan werd met behulp van het in 1918 gestichte bijzonder Fonds van 600 miljoen frank. Het is noodig aan de toekomst te denken en te erkennen, dat zoo men een groote stap vooruit is met het in staat herstellen van de wegen, er nog veel te doen blijft om het werk te voltooien.

Hooger heeft men gelezen dat bij het overschijnen van

Législature a attribué au Ministère des Travaux publics le total de 600,000,000 de francs inscrit à la loi instituant le premier Fonds des Routes.

Pour déterminer le montant qui serait encore nécessaire, l'Administration a envisagé, comme étant à réaliser dans un avenir assez prochain, un programme de travaux de réfection s'étendant aux routes numérotées de 1 à 72, et aux routes principales parmi celles qui ne sont pas numérotées, en excluant les travaux d'entretien à exécuter sur les routes manifestement secondaires.

Pour l'ensemble des routes numérotées 1 à 72, dont la longueur totale est d'environ 5,520 kilomètres, il reste à faire 1,572 km. 398, soit 28.5 p. c.

Sur l'ensemble des routes de l'Etat (numérotées ou non), il faut réfectionner encore 2,178 km. 425, soit 25 p. c., non compris les routes à réparer sur les crédits de l'entretien ordinaire, ni les sections isolées qui demandent un redressement à considérer comme travail exceptionnel.

VI.

Le coût des travaux de réfection varie nécessairement avec la largeur adoptée pour la chaussée et avec la nature du revêtement. Il faut tenir compte aussi des travaux accessoires exécutés en même temps que la transformation de la chaussée.

Pour les routes n° 1 à 10 qui sont les plus importantes, il faudra vraisemblablement s'en tenir le plus souvent au pavage. La largeur ne sera pas partout de 6 mètres; certaines sections devront être portées à 8 m. 50 et même à 11 mètres. Ce n'est donc pas exagéré que de prévoir un prix moyen de 500 francs au mètre courant, soit pour 200 kilomètres environ à réfectionner, une somme de 100 millions.

Pour les autres routes, où 2,000 kilomètres environ sont à réfectionner, les empierrements à maintenir par rechargements en tarmacadam ou ordinaires ne représentent guère que 400 kilomètres. Tout le reste est à paver ou bétonner, et c'est se montrer fort modeste que d'évaluer le coût moyen à 350 francs, et la dépense totale à 700 millions.

VII.

Ainsi donc, le Département des Travaux publics est amené à proposer un nouveau programme de Fonds spécial des Routes, au montant d'environ 800 millions, fonds qui fait l'objet du projet de loi actuel.

Cette somme serait à répartir sur un certain nombre d'exercices: pour fixer ce nombre d'années, il faut tenir compte de ce que, en 1928-1931, l'Administration avait fourni son effort maximum et avait engagé des dépenses pour près de 600 millions, en 4 ans, soit environ 150 millions par an. Faute de crédits suffisants, cette allure n'a pu être maintenue en 1932.

En continuant sur le même rythme, on arrivera à épuiser

het jaar 1932, de wetgeving aan het Ministerie van Openbare Werken het totaal van 600 miljoen frank heeft toegestaan bepaald in de wet tot instelling van het eerste Fonds der Wegen.

Om te bepalen welk bedrag er nog zou noodig zijn, heeft het Bestuur een programma van herstellingswerken beschouwd, die in de naaste toekomst zouden uitgevoerd worden voor de wegen genummerd van 1 tot 72 en voor de hoofdwegen onder diegene welke niet genummerd zijn, daarbij de onderhoudswerken uitsluitend welke op de klaarblijkelijk secundaire wegen moeten uitgevoerd worden.

Voor het eerste geheel van de van 1 tot 72 genummerde wegen, met een totale lengte van ongeveer 5,520 kilometer, blijft nog 1,572 km. 398, 't zij 28.5 t. h. uit te voeren.

Op het geheel van de Rijkswegen (al dan niet genummerd) dienen nog 2,178 km. 425, hetzij 25 t. h. hersteld, niet inbegrepen de wegen die moeten vermaakt worden op de kredieten voor gewoon onderhoud en ook niet de afzonderlijke vakken, waarvan de rechtekking als uitzonderlijk werk werd beschouwd.

VI.

De kosten der herstellingswerken verandert noodzakelijkerwijze met de voor den steenweg aangenomen breedte en met den aard van de verharding. Er dient tevens rekening gehouden met de bijkomende werken, uitgevoerd tegelijkertijd als de omwerking van den rijweg.

Voor de wegen n° 1 tot 10, welke de belangrijkste zijn, zal men zich waarschijnlijk in de meeste gevallen aan het kasseiwerk moeten houden. De breedte zal niet overal 6 m. bedragen; zekere vakken zullen op 8 m. 50 en zelfs op 11 m. moeten gebracht worden. Het is dus niet overdreven een gemiddelden prijs van 500 frank per strekkenden meter te voorzien, hetzij voor ongeveer 200 km. te herstellen weg een som van 100 miljoen.

Voor de andere wegen, waar ongeveer 2,000 km. moeten hersteld worden, beslaan de steenslagverhardingen, in stand te houden door aanvullingen van tarmacadam of gewone aanvullingen, niet meer dan 400 km. Al het overige moet gekasseid of gebetonneerd worden en het is heel gematigd den gemiddelden prijs op 350 frank en de totale uitgave op 700 miljoen te schatten.

VII.

Dus is het Departement van Openbare Werken genoodzaakt een nieuw programma van Bijzonder Wegenfonds voor te stellen, ten bedrage van ongeveer 800 miljoen, zooals bedoeld in het onderhavige Wetsontwerp.

Deze som zou verdeeld worden over een zeker getal dienstjaren: om dit getal jaren vast te stellen, moet men er rekening mede houden, dat in 1928-1931 het Beheer zijn maximumspanning had geleverd en voor ongeveer 600 miljoen uitgaven afgeschreven had in 4 jaar, 't zij ongeveer 150 miljoen per jaar. Bij gebrek aan voldoende kredieten kon men dit tempo in 1932 niet volhouden.

Door op hetzelfde rythme voort te gaan zal men het pro-

le programme en cinq ou six ans. Le projet de budget pour 1933 prévoit une première allocation de 125 millions.

VIII.

Pour être complet, il convient aussi de rappeler qu'en dehors des dépenses pour réfection des routes, le Ministère des Travaux Publics gère deux autres sortes de crédits : ceux pour l'entretien courant des routes, et ceux pour les travaux de construction de routes, construction et reconstruction d'ouvrages d'art, acquisitions de terrains, etc.

Il va de soi, et l'on ne saurait trop insister sur ce point, qu'il ne peut être question de réduire les crédits annuels d'entretien : ces crédits sont insuffisants à l'heure actuelle, et leur nécessité s'affirmera de plus en plus dans l'avenir, si l'on veut éviter que le réseau routier, une fois remis en état, ne retombe peu à peu dans l'état misérable qu'il a connu en 1927.

L'entretien courant comporte notamment les repiquages et relevés à bout à exécuter aux pavages, le rechargement cylindré des chaussées empierrées, l'enduisage de ces chaussées et de celles en tarmac, les terrassements pour l'entretien des talus et fossés, les travaux de pistes cyclables, l'établissement et l'entretien des plantations routières, les mesures pour assurer l'écoulement des eaux de la route, la création et l'exploitation d'installations pour le stockage et le chauffage de goudron et bitume destinés aux travaux d'enduisage à exécuter en régie, l'entretien des avenues, parcs et squares de l'agglomération bruxelloise, etc.

Parmi ces divers points, ceux relatifs aux enduisages et aux pistes cyclables ne cessent pas de prendre de l'extension et sont de la plus haute importance au point de vue de la conservation des chaussées et de la sécurité du trafic.

Enfin, il est nécessaire que le Département des Travaux Publics puisse procéder régulièrement à la réfection des sections de routes non comprises dans le programme du Fonds spécial, c'est-à-dire, de celles dont l'élargissement n'est pas prévu. Tel est le cas pour les anciennes traverses d'agglomération et pour les routes secondaires.

Le Département des Travaux Publics estime que le crédit annuel d'entretien devrait être fixé au moins à 125 millions de francs.

De même, il importe que l'on puisse disposer chaque année d'un crédit convenable pour exécution de travaux exceptionnels : ces travaux comprennent la construction de routes nouvelles appelées à mettre en valeur des régions touristiques ou des centres d'industries naissantes, ou à desservir des communications internationales; le redressement et l'élargissement de routes dont la largeur et le tracé ne répondent plus aux besoins du trafic moderne, la construction de ponts nouveaux, la reconstruction avec élargissement de ponts qui ne permettent pas le croisement des véhicules avec la sécurité désirable; la suppression de passages à niveau gênants ou dangereux pour le trafic, etc.; à ces travaux doit s'ajouter d'ailleurs l'acquisition des terrains nécessaires à leur exécution, de même que la

gramma in vijf of zes jaar afwerken. Het ontwerp van begroting voor 1933 voorziet een eerste toekenning van 125 miljoen.

VIII.

Om volledig te zijn is het noodig er op te wijzen, dat buiten de uitgaven voor herstelling der wegen, het Ministerie van Openbare Werken twee andere soorten kredieten beheert : die van het loopend onderhoud der wegen en die voor de werken tot aanleg van wegen, bouwen en herbouwen van kunstwerken, aankoop van gronden, enz.

Het spreekt vanzelf, en men kan niet genoeg drukken op dit punt, dat er geen sprake van zijn kan de jaarlijksche onderhoudskredieten te verminderen; deze kredieten zijn voor het oogenblik ontoereikend en de noodzakelijkheid er van zal zich in de toekomst meer en meer doen gevoelen, indien men wil voorkomen dat het wegennet, eens dat het in goeden staat gesteld is, opnieuw in den erbarmelijken toestand van 1927 vervalle.

Het loopend onderhoud omvat namelijk de ophalingen en opnemingen-herleggingen van de kasseiwerken, het aanvullen en walsen van steenslagwerken, het bestrijken der rijwegen en van de tarmacwegen, de aardwerken voor het onderhoud van de glooiingen en slooten, de werken voor de rijwielpaden, den aanleg en het onderhoud van de wegbeplantingen, de maatregelen voor den waterafvoer, het inrichten en in bedrijf stellen van installaties voor het teeropslagen en het verwarmen van het teer en bitumen bestemd voor de in regie uit de voeren bestrijkingen, het onderhoud van de lanen, parken en squares van de Brusselsche agglomeratie, enz.

Onder deze verschillende punten nemen die betreffende de bestrijkingen en de rijwielpaden maar steeds meer uitbreiding en zijn ze van het grootste belang voor het behoud van de rijwegen en de veiligheid van het verkeer.

Ten slotte is het noodig, dat het Departement van Openbare Werken regelmatig de herstellingen kan doen van de wegvakken welke in het programma van het Bijzonder Fonds niet opgenomen zijn, t' is te zeggen van die waarvan de verbreding niet voorzien is. Dit is het geval voor de oude doortochten van agglomeraties en voor de secundaire wegen.

Het Departement van Bruggen en Wegen is van meening, dat het jaarlijksch onderhoudskrediet minstens op 125 miljoen frank zou moeten vastgesteld worden.

Tevens is het noodig dat men jaarlijks over een behoorlijk krediet kan beschikken voor het uitvoeren van uitzonderlijke werken; deze werken omvatten het aanleggen van nieuwe wegen bestemd om grootere waarde te geven aan de toeristische streken of opkomende nijverheidscentra, en om het internationaal verkeer te dienen, het rechttrekken en verbreed van wegen waarvan de breedte en het tracé niet meer aan de noodwendigheden van het modern verkeer beantwoorden, het bouwen van nieuwe bruggen, het herbouwen met verbreding van bruggen waarop de voertuigen niet met de gewenschte veiligheid kunnen kruisen; het doen verdwijnen van voor het verkeer hinderlijke of gevaarlijke overwegen, enz., enz.; aan deze werken dient verder toegevoegd de aankoop van de noodige gron-

réalisation de conventions avec les communes et les tiers concernant l'adoption d'alignements nouveaux.

Pour la suppression de passages à niveau de chemins de fer, on a créé une Commission qui est arrivée à d'excellents résultats dans l'avancement des études, mais maintenant il s'agit de passer à la réalisation et pour cela il faut de l'argent.

Sans les expropriations, il est impossible d'élargir les routes.

La reconstruction des ouvrages d'art, notamment de ceux détruits pendant la guerre, est loin d'être achevée.

Il faut songer aussi aux routes nouvelles; il est profondément regrettable qu'on soit obligé d'élargir certaines routes anciennes, faute de ressources pour en construire directement de nouvelles répondant à la technique moderne.

Pour ces dépenses de nature exceptionnelle, qui correspondent à l'ancienne conception des budgets de dépenses extraordinaires, c'est-à-dire comportant une augmentation de l'outillage économique national, les crédits actuels devraient être augmentés dans la plus large mesure possible.

Le Premier Ministre,

Comte DE BROQUEVILLE.

Le Ministre des Finances,

Henri JASPAR.

Le Ministre des Travaux Publics,

G. SAP.

PROJET DE LOI

ALBERT,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT !

Sur la proposition de Notre Premier Ministre, de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre des Travaux Publics;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté en Notre Nom aux Chambres Législatives :

ARTICLE UNIQUE.

Il est institué un deuxième fonds spécial et temporaire

den voor de uitvoering er van, alsmede het tot standbrengen van de overeenkomsten met de gemeenten en particulieren betreffende het aannemen van nieuwe rooilijnen.

Voor het doen verdwijnen van overwegen over spoorwegen, werd een Commissie ingesteld welke met de studiën uitmuntende uitslagen heeft bereikt, maar nu dient er tot de verwezenlijking overgegaan en daartoe is geld noodig.

Zonder de onteigeningen is het onmogelijk de wegen te verbreedden.

Het herbouwen van kunstwerken, namelijk van die welke tijdens den oorlog werden vernield, is nog ver van geëindigd.

Tevens dient aan de nieuwe wegen gedacht. Het is uiterst jammer dat men zekere oude wegen moet verbreedden bij gebrek aan middelen om rechtstreeks nieuwe wegen volgens de moderne techniek aan te leggen.

Voor deze uitgaven van uitzonderlijken aard, welke overeenstemmen met de oude opvatting van de begrootingen van buitengewone uitgaven, 't is te zeggen die een verhooging van 's lands economische uitrusting omvatten, zouden de kredieten in de grootst mogelijke mate moeten verhoogd worden.

De Eerste Minister,

Grâaf DE BROQUEVILLE.

De Minister van Financiën,

Henri JASPAR.

De Minister van Openbare Werken,

G. SAP.

WETSONTWERP

ALBERT,

Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL !

Op voorstel van Onzen Eersten Minister, van Onzen Minister van Financiën en van Onzen Minister van Openbare Werken :

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Het wetsontwerp, waarvan de tekst hieronder volgt, zal in Onzen Naam aan de Wetgevende Kamers worden voorgelegd :

EENIG ARTIKEL.

Er wordt een tweede bijzonder en tijdelijk fonds inge-

afin de continuer l'œuvre de réfection et de mise en état du réseau des routes de l'Etat, commencée à l'aide du fonds spécial de 600 millions de francs faisant l'objet de la loi du 24 avril 1928.

Le nouveau fonds fera l'objet d'un article spécial à inscrire au budget pour ordre sous le libellé : Deuxième fonds spécial des routes.

Il sera alimenté, à concurrence d'une somme totale de 800 millions de francs, par le virement des crédits extraordinaires qui seront ouverts au Ministère des Travaux Publics dans les budgets des exercices 1933 à 1938, pour la réfection et la mise en état du réseau routier de l'Etat.

Le paiement des travaux pourra être ordonné, par imputation sur le fonds spécial des routes inscrit au budget pour ordre des exercices 1933 et suivants, jusqu'à concurrence de la somme totale de 800 millions de francs mentionnée ci-dessus :

Donné à Bruxelles, le 21 février 1933.

ALBERT

PAR LE ROI :

Le Premier Ministre,

Comte de BROQUEVILLE.

Le Ministre des Finances,

Henri JASPAR,

Le Ministre des Travaux Publics,

G. SAP.

steld ten einde het werk van herstelling en verbetering van het net der Rijkswegen voort te zetten, dat begonnen werd met het bijzonder fonds van 600 miljoen frank tot stand gebracht bij de wet van 24 April 1928.

Het nieuwe fonds zal vervat worden in een bijzonder artikel in te lasseren in de begroting voor order onder de benaming : Tweede bijzonder wegenfonds.

Het zal ten beloope van totaal 800 miljoen frank gevoerd worden door overschrijving van de buitengewone kredieten, die aan het Ministerie van Openbare Werken op de begrotingen der dienstjaren 1933 tot 1938 zullen geopend worden voor de herstelling en verbetering van 's Rijks wegnnet.

De betaling der werken zal geordonnanceerd kunnen worden door afschrijving op het bijzonder wegenfonds, uitgetrokken op de begroting voor order van de dienstjaren 1933 en volgende, tot het bedrag van de voormelde totale som van 800 miljoen frank.

Gegeven te Brussel, den 21 Februari 1933.

ALBERT.

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Eerste Minister,

Graaf de BROQUEVILLE.

De Minister van Financiën,

Henri JASPAR.

De Minister van Openbare Werken,

G. SAP.