

BELGISCHE SENAAT**SÉNAT DE BELGIQUE**

ZITTING 1951-1952.

SESSION DE 1951-1952.

VERGADERING VAN 6 MAART 1952.

SÉANCE DU 6 MARS 1952.

Verslag van de Commissie van Openbare Werken belast met het onderzoek van het wetsontwerp tot instelling van een speciaal en tijdelijk wegenfonds.

Rapport de la Commission des Travaux publics chargée d'examiner le projet de loi instituant un fonds spécial et temporaire des routes.

Aanwezig : de hh. VAN BELLE, voorzitter; DE COENE, DELOR, FERIJN, LAPAILLE, MASSONNET, VAN BUGGENHOUT, VAN DEN STORME, VAN HOOVELD, VAN PETEGHEM, VAN ROOSBROECK, WIJN en LEEMANS, verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

MESDAMES, MESSIEURS,

Dit Wegenfonds beheert, volgens artikel 5, de middelen voortspruitend uit een jaarlijkse dotatie van ten minste 700 miljoen, uitgetrokken op de Buitengewone Begroting; uit een toelage gelijk aan de jaarlijkse opbrengst van de opdecim op de verkeersbelasting van de motorvoertuigen; uit de opbrengst van leningen die ten bate van het Fonds worden aangegaan. Gelijk artikel 2 het zegt, wordt het Fonds beheerd door de Minister van Openbare Werken, zonder dat een organisme met eigen rechtspersoonlijkheid wordt opgericht. In deze zin is dit Fonds — naar de opvatting van A. BUTTGEBACH, « *Les Modes de Gestion des Services Publics en Belgique* » (1942, blz. 157) —, een bijzondere openbare dienst zonder rechtspersoonlijkheid, slechts voor taak hebbend, met grotere regelmaat en op preferentiële manier, de aanleg en de modernisering door te voeren van enige in artikel 3 beschreven wegen.

Deze taak hoopt de Minister van Openbare Werken, dank zij dit tijdelijk Fonds, gemakkelijk tot een goed einde te brengen, aangezien op deze wijze de klip der eenjarigheid van de middelen op een gevoeglijke manier wordt omzeild. Hier geschiedt wat A. MAGAIN beschrijft in « *Le Droit budgétaire belge* » (Tome 1, n^o 23, blz. 65) :

« Op die wijze worden de kredieten onttrokken aan de comptabilisatie per dienstjaar en onderworpen aan de beheerscomptabiliteit, derwijze dat...

Le Fonds des Routes gère, aux termes de l'article 5, les ressources résultant d'une dotation annuelle de 700 millions de francs au moins, inscrite au Budget Extraordinaire; d'une allocation égale au produit annuel du décime additionnel à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles; du produit d'emprunts émis au profit du Fonds. Comme le prévoit l'article 2, le Fonds est géré par le Ministre des Travaux Publics, sans qu'un organisme ayant la personnalité juridique soit créé. Dans ce sens, le Fonds constitue — selon la conception de A. BUTTGEBACH, *Les Modes de Gestion des Services Publics en Belgique* (1942, p. 157) — un service public spécial non pourvu de la personnalité juridique et ayant pour seule tâche de mener à bien d'une manière plus régulière et préférentielle, la construction et la modernisation de certaines routes décrites à l'article 3.

Le Ministre des Travaux Publics espère pouvoir s'acquitter facilement de cette tâche grâce au Fonds temporaire en question, dont l'existence permettra d'éviter l'écueil de l'annualité des ressources. Les choses se passent ici comme le décrit A. MAGAIN dans *Le Droit budgétaire belge* (Tome I, n^o 23, p. 65) :

« De la sorte, les crédits sont soustraits à la comptabilisation par exercice et sont soumis à la comptabilité par gestion de façon à assurer... le

Zie :

Voir :

Gedr. Stuk van de Senaat :

Document du Sénat :

automatische overdracht wordt verzekerd op het dienstjaar volgens bij het einde van het begrotingsjaar beschikbare saldo's. »

Uw Commissie was eensgezind van oordeel dat terecht beroep werd gedaan op dit middel; gelijk zij eveneens de mening deelde dat er wijselijk werd gehandeld met aan het Fonds geen eigen rechtspersoonlijkheid te verlenen. Op deze manier immers werden niet meer wettelijke beschikkingen gevraagd dan strict onontbeerlijk waren: een afwijking van de eenjarigheid mits behoud van het normaal beheer van de Minister van Openbare Werken. Deze beperkte en wel omschreven opgave is, zoals gezegd, ingegeven door bekommernissen van een normaal administratief beheer; en tevens door het besef van de beperkte financiële middelen waarover men beschikt. Zonder te betwisten dat er allerlei redenen bestaan die in een ruimere zin een « Fonds van Openbare Werken » zouden kunnen wettigen, heeft uw Commissie zich geschaard rond het realisme der mogelijkheden waarvan onderhavig wetsontwerp blijkt geeft.

Zowel de institutionele vorm van dit wetsontwerp, als de verklaringen gedaan door de Minister in de Memorie van Toelichting en de plechtige verzekering gegeven op het eensgezind verzoek van uw Commissie, laten ons met redenen vertrouwen dat dit bijzonder Fonds geen nadelige invloed zal hebben op de aanpassing en de verbetering der delen van het wegennet die niet in dit ontwerp zijn voorzien. Het zou inderdaad geen zin hebben een beperkt gedeelte van onze wegenisbehoeften — 900 km nieuwe autosnelwegen en 1900 km te moderniseren — een voorrangbehandeling te bezorgen terwijl men voor de overige staatswegen het geldende tempo der laatste jaren niet zou handhaven. Dit Fonds heeft een aanvullend karakter, het is een nieuw element naast en buiten datgene waarvan de werking volgens het traditioneel tempo voortgaat.

Een lid heeft aan de Minister de vraag gesteld of over het beheer van dit Fonds in dezelfde vormen rekenschap zou worden gegeven aan de bevoegde Commissie en aan het Parlement. De Minister heeft verwezen naar artikel 6 van dit wetsontwerp en onderstreept dat voor de verbuikte middelen en de vooruitzichten, op de gewone manier inlichtingen zullen worden verschaft bij het behandelen van de begroting van Openbare Werken. Aangezien de middelen aan het Fonds (artikel 5) worden ter beschikking gesteld door overschrijving op een bijzonder artikel, uitgetrokken op de buitengewone begroting voor Orde van elk der dienstjaren 1952 tot 1966, wordt meteen bevestigd dat vanzelfsprekend het toezicht van het Rekenhof geldt, gebruikelijk voor de algemene administratie. Van toepassing zijn hier zowel artikel 24 der wet van 15 Mei 1846, over het stelsel van de bijzondere Fondsen van Orde, als de beschikkingen ingevoerd in onze begrotingen sinds 1896 (zie de uitstekende bijdrage van de h. MATTON, « Les Institutions et le Régime budgétaire », Hoofdstuk V in *Histoire des Finances*

report automatique à l'exercice suivant des soldes disponibles à la fin de l'année budgétaire. »

Votre Commission a estimé à l'unanimité que c'est à raison qu'on a eu recours à ce moyen, de même qu'elle a été d'avis que c'était faire preuve de sagesse que de ne pas accorder au Fonds une personnalité juridique propre. En effet, de cette façon, il ne fallait pas plus de dispositions légales que celles qui étaient strictement indispensables: une dérogation à l'annualité moyennant le maintien de la gestion normale du Ministre des Travaux Publics. Cette mission limitée et bien définie s'inspire, rappelons-le, du souci d'une gestion administrative normale, ainsi que de la limitation des moyens financiers dont on dispose. Sans contester que de multiples raisons pourraient justifier l'existence, dans un sens plus large, d'un « Fonds des Travaux Publics », la Commission s'est ralliée au sens réaliste des possibilités dont témoigne le présent projet de loi.

Tant la forme institutionnelle de ce projet de loi que les déclarations faites par le Ministre dans l'exposé des motifs, et les assurances solennelles données à la demande unanime de votre Commission, nous permettent de croire que ce Fonds spécial n'aura aucune influence préjudiciable sur l'amélioration et l'amélioration des parties du réseau routier qui ne sont pas prévues dans ce projet. Il serait, en effet, injustifiable de faire bénéficier une partie restreinte de notre réseau routier — 900 km de nouvelles autoroutes et 1900 km à moderniser — d'un traitement de faveur alors qu'on ne maintiendrait pas, pour le reste des routes de l'Etat, le rythme des dernières années. Le Fonds a un caractère complémentaire et constitue un élément nouveau qui vient enrichir, sans s'y substituer, ce qui se réalise de la manière traditionnelle.

Un membre a posé au Ministre la question de savoir s'il serait rendu compte dans les formes habituelles à la Commission compétente et au Parlement, de la gestion de ce Fonds. Le Ministre a renvoyé à l'article 6 du présent projet de loi et a souligné que les renseignements relatifs aux ressources utilisées et aux prévisions seraient fournis de la manière habituelle, lors de la discussion du budget des Travaux Publics. Etant donné que les ressources seront mises à la disposition du Fonds (art. 5) par virement à un article spécial inscrit au budget extraordinaire pour Orde de chacun des exercices de 1952 à 1966, il se confirme que le contrôle de la Cour des Comptes, applicable à la gestion administrative courante, sera également d'application pour ce qui est du Fonds, tant en ce qui concerne l'article 24 de la loi du 15 mai 1846 sur le système des fonds spéciaux pour Orde, que les dispositions introduites dans nos budgets depuis 1896 (voir l'excellent article de M. MATTON « Les Institutions et le Régime budgétaire », Chapitre V de l'*Histoire des Finances*

Publiques en Belgique, Tome I, bladzijden 202-212). Dat de aanbestedingen geschieden volgens de gebruikelijke regels is vanzelfsprekend.

*
* *

Dit Fonds zal — dank zij de planmatige aanleg van een sluitend net van autosnelwegen, en de modernisatie van een geheel van bestaande, uitzonderlijk druk bereden wegen —, op de meest rationele manier ons wegennet op het peil brengen der verkeersbehoeften van vandaag en van morgen.

Als wij een oogopslag werpen op de huidige stand van het wegverkeer, dan is het duidelijk dat een stelselmatig en omvangrijk ingrijpen nodig was om de inspanningen, door het Ministerie van Openbare Werken inzake wegverkeer ondernomen gedurende de laatste jaren, te valoriseren en ze hun volle efficiëntie te verlenen. Inderdaad, volgens de statistieken opgemaakt door het Bestuur der Wegen berijden 570.000 motorvoertuigen (en 3 miljoen fietsen) dagelijks een globaal net van 60.000 kilometer. Zij verrichten hierbij een vervoer van 5 miljard voertuigen/kilometer. Dit betekent, wat de goederen betreft, 50 t. h. van het verkeer per spoor en 1/3 van het gezamenlijk verkeer per spoor en buurtspoor en te water. Schattingen wijzen er tevens op dat langs de weg evenveel reizigers worden vervoerd als per spoor en per buurtspoorweg. Van 1949 tot 1951 verhoogde het verkeerstempo met 25 t. h. en men voorziet een aangroei van het vervoerpark waardoor dit twee- tot driemaal groter zal worden dan het thans lopende.

De totale kosten voor het wegvervoer kunnen op ongeveer 25 miljard frank per jaar geraamd worden. Steeds volgens dezelfde bron, zouden op de slijtage, op het verbruik der brandstoffen, op de vergoedingen wegens ongevallen en op de tijd besparingen van circa 4 miljard frank kunnen gemaakt worden, indien wij over een wegennet beschikten dat beantwoordt aan het peil en de behoeften van het wegverkeer.

Deze economische redenen krijgen eerst hun volle betekenis als wij zien dat in 1951 het wegverkeer meer dan 60.000 ongevallen heeft veroorzaakt, waarvij meer dan 700 personen gedood en 20.000 gekwast werden. In 1950 werden door het wegverkeer driemaal meer personen gedood en driemaal meer materiële schade berokkend dan door al de werkongevallen samen. Zeker zijn die ongevallen grotendeels het gevolg van onwetende en lichtzinnige autovoerders; doch het is eveneens uitgemaakt dat een totale scheiding van het verkeer van auto's, voetgangers en wielrijders het aantal gedoden met 70 t. h. zou verminderen.

Deze en andere overwegingen van meer technische aard hebben de Minister van Openbare Werken geïnspireerd om door het Wegenfonds een optimale aanpassing van ons wegennet door te voeren.

publiques en Belgique (Tome I, pp. 202-212). Il va de soi que les adjudications s'effectueront suivant les règles d'usage.

*
* *

Grâce à l'établissement méthodique d'un réseau cohérent d'autoroutes et à la modernisation d'un complexe de routes existantes à circulation exceptionnellement intense, le Fonds assurera de la façon la plus rationnelle l'adaptation de notre réseau routier aux besoins actuels et futurs de la circulation.

Si nous jetons un coup d'œil sur l'état actuel de la circulation routière, il apparaît clairement qu'une intervention systématique et étendue s'impose pour valoriser les efforts entrepris en matière de circulation routière, au cours des dernières années, par le Ministère des Travaux Publics et leur donner leur pleine efficacité. En effet, suivant les statistiques établies par l'Administration des Routes, 570.000 véhicules à moteur (et 3 millions de vélos) parcourent journellement un réseau global de 60.000 kilomètres. La circulation routière se caractérise donc par le chiffre de 5 milliards de véhicules/kilomètre. Ceci représente, en ce qui concerne les marchandises, 50 p. c. des transports par chemin de fer et 1/3 de l'ensemble des transports par chemin de fer, chemins de fer vicinaux et par eau. Des évaluations révèlent d'autre part qu'un nombre aussi important de voyageurs se déplacent par la route que par le chemin de fer et le chemin de fer vicinal. De 1949 à 1951, le rythme de la circulation a augmenté de 25 p. c. et on prévoit une augmentation du parc automobile telle que son importance actuelle sera doublée ou triplée.

Le coût total des transports routiers peut être estimé à environ 25 milliards de francs par an. Il serait possible, toujours selon la même source, de réaliser des économies — sur l'usure, sur la consommation de carburants, sur les indemnités en cas d'accidents, et le temps — d'environ 4 milliards, si nous disposions d'un réseau routier répondant au niveau et aux besoins de la circulation routière.

Ces raisons économiques n'acquièrent leur pleine signification que si nous considérons qu'en 1951, la circulation routière a donné lieu à plus de 60.000 accidents, dans lesquels plus de 700 personnes ont trouvé la mort et 20.000 ont été blessées. En 1950, la circulation routière a causé la mort de trois fois plus de personnes, et a occasionné trois fois plus de dommages matériels que l'ensemble des accidents du travail. Il est certain que ces accidents résultent en grande partie de l'ignorance et de l'imprudence des conducteurs d'auto; toutefois, il est également établi qu'une séparation totale du trafic des autos, des piétons et des cyclistes réduirait de 70 p. c. le nombre de morts.

Ces considérations et d'autres encore d'ordre plus technique ont inspiré au Ministre des Travaux Publics l'idée de réaliser un aménagement optimum de notre réseau routier, à l'aide du Fonds des Routes.

De methode die hierbij gevolgd wordt is tweevoudig :

1^o Een stel van primaire wegen gekozen op grond van de belangrijkheid van het verkeer, worden omvormd tot homogene trajecten met een breedte van 10^m50 en worden opgenomen in een net van onderling verbonden radiale en transversale wegen. Met het oog hierop zullen de tracés en de profielen genormaliseerd worden. Zij zullen de scheiding van het verkeer doorvoeren door het aanleggen van rijwielpaden, het afschaffen van overwegen, het omleggen van de nauwe en kronkelende wegtraverses in de bebouwde kommen, het afschaffen van de gevaarlijke snijpunten door het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen. Verder door het vrijmaken van de kruispunten en het aanleggen van verkeersheuvelds, het aanleggen van zijwaartse stationneerplaatsen langs de wegen en het aanbrengen van een homogene uitrusting van signalisatie en afbakening.

Aldus zullen 700 kilometer bestaande wegen worden geschikt gemaakt voor een bedrag geraamd op 2.800 miljoen frank; 1.200 kilometer worden voltooid voor een bedrag van 1.200 miljoen frank; omleggingen en verleggingen geschieden voor 1 miljard frank, hetzij in het geheel 5 miljard frank.

2^o Een net van autosnelwegen wordt aangelegd waar het bestaande net ontoereikend is en niet geschikt voor aanpassing. Voor dit net voorziet men een uitbreiding van 900 kilometer ten bedrage van 20 miljard frank.

Over vijftien jaar zal dus, voor deze bijzondere inspanning, een gezamenlijk bedrag worden geïnvesteerd van 25 miljard frank of een gemiddelde van ongeveer 1.700 miljoen frank per jaar. Aangezien de aanleg der autosnelwegen machtige mechanische middelen vergt, wordt hiervoor beroep gedaan op de grote ondernemingen waarvan er een twintigtal bestaan; terwijl men voor de aanpassing van de bestaande wegen vooral beroep zal doen op aannemingen van kleine en middelmatige omvang. De aanleg van 1 kilometer autosnelweg moet gemiddeld op 20 miljoen frank gerekend worden; terwijl de kosten voor 1 kilometer primaire weg verschillen van 3 tot 10 miljoen frank, de kunstwerken en onteigeningen inbegrepen.

Op bijgaande kaart worden de door autosnelwegen tot stand gebrachte verbindingen aangegeven; eveneens vindt U daarop de wegen waarvan de aanpassing zal worden doorgevoerd, met erbij de gedeelten van die wegen waarvan de aanpassing reeds begonnen is.

Het is wel verstaan dat de op deze kaart aangegeven tracés van de autosnelwegen louter als inlichtingen moeten worden beschouwd, daar deze tracés noch niet definitief zijn vastgesteld. Evenmin werd de « timing » der werken bepaald. Hier is de verkeersdrukte niet de enige in aanmerking te nemen maatstaf. In ieder geval zal men vooraf die wegen afwerken welke een begin van uitvoering hebben gekregen, zoals bv. Brussel-Oostende en Brussel-Antwerpen.

La méthode suivie à cet effet est double :

1^o Un système de routes primaires choisies en fonction de l'importance de la circulation sera aménagé en itinéraires homogènes d'une largeur de 10^m50, insérés dans un réseau de routes axiales et transversales reliées entre elles. A cet effet, les tracés et les profils seront normalisés. Ils réaliseront la séparation du trafic par la construction de pistes cyclables, la suppression des passages à niveau, le contournement des traverses étroites et tortueuses des agglomérations, la suppression des intersections dangereuses par l'établissement de passages supérieurs ou inférieurs. En outre, par le dégagement des carrefours et la construction d'îlots directionnels, l'établissement d'aires de stationnement latéral le long des routes et l'établissement d'un équipement homogène de signalisation et de balisage.

De cette façon, 700 kilomètres de routes existantes seront mises en état pour un montant estimé à 2.800 millions de francs; 1.200 kilomètres seront achevés pour un montant de 1.200 millions de francs; des contournements et déplacements seront effectués pour 1 milliard de francs. Soit au total 5 milliards de francs.

2^o Un réseau d'autoroutes sera construit là où le réseau existant est insuffisant et non susceptible d'aménagement. On prévoit, pour ce réseau, une extension de 900 kilomètres qui coûtera 20 milliards de francs.

Cet effort spécial nécessitera, pendant quinze ans, des investissements pour un montant total de 25 milliards de francs, soit une moyenne d'environ 1.700 millions de francs par an. Etant donné que la construction des autoroutes exige la mise en œuvre de puissants moyens mécaniques, il sera fait appel à cet effet aux grandes entreprises qui sont au nombre d'une vingtaine, tandis que pour l'aménagement des routes existantes, il sera fait surtout appel aux entreprises de petite et de moyenne importance. Le coût de la construction d'un kilomètre d'autoroute doit être évalué en moyenne à 20 millions de francs, tandis que le coût d'un kilomètre de route primaire varie de 3 à 10 millions de francs, ouvrages et expropriations compris.

La carte ci-jointe indique les liaisons assurées par les autoroutes; vous y trouvez également les routes dont l'aménagement sera effectué, ainsi que les parties de ces routes dont l'aménagement a déjà été entamé.

Il est bien entendu que les tracés des autoroutes figurés sur cette carte ne sont donnés qu'à titre d'indication, car ces tracés ne sont pas encore établis de façon définitive. Le « timing » des travaux, lui non plus, n'a pas encore été établi. Dans ce domaine, l'importance de la circulation ne constitue pas le seul critère à prendre en considération. Dans tous les cas, on achèvera d'abord les routes pour lesquelles les travaux ont été entamés, telles que, par exemple, Bruxelles-Ostende et Bruxelles-Anvers.

Uw Commissie heeft eveneens een grondig onderzoek gewijd aan de voorgestelde wijze van financiering van het Fonds. Men is het spoedig eens geworden over de middelen gestipuleerd in artikel 5, n^{rs} 1 en 3. Meer aandacht werd verleend aan de bestemmingstaxe die wordt ingevoerd door artikel 5, n^o 2 en waarvan vooralsnog een jaarlijks inkomen wordt verwacht ten bedrage van 160 miljoen. Niettegenstaande tegen deze taxatie werd ingebracht dat de rechtstreekse en onrechtstreksee belastingen op het autovervoer als zwaar kunnen bestempeld worden, toch was uw Commissie, met uitzondering van één lid, akkoord om de voorgestelde taxatie te aanvaarden. Sommige leden, bezorgd om een snellere aanpassing van het wegverkeer, opperden zelfs de gedachte niet het voertuig, maar het benzineverbruik door een bestemmingstaxe te treffen, ten einde op een meer gevoelige manier bij te dragen tot de werking van het Fonds. Deze suggestie werd niet weerhouden, alleen reeds omdat de prijs van de autobrandstoffen gebonden is aan Benelux-afspraken.

Sommige leden van uw Commissie hebben er bij de Minister op aangedrongen hetzij om het traject van bepaalde wegen te wijzigen, hetzij om er andere in het Fonds op te nemen, bv. de weg van Genk naar As of de ontworpen wegen van het primair net II in het Noorden van Oost-Vlaanderen. Een lid heeft onderstreept dat de autosnelwegen overwegend voorzien zijn voor het Vlaamse landsgedeelte, er bijvoegend dat Luxemburg verwaarloosd lijkt, niettegenstaande de onbetwispbare toeristische en strategische voordelen verbonden aan een autosnelweg in deze provincie. De Minister antwoordde hierop dat zijn Ministerie zich uitsluitend had laten leiden door statistische gegevens en objectieve noodwendigheden, terwijl hij verder onderlijnde dat een bepaalde weg, niet in het Fonds opgenomen, daarom nog geen weg was die later of vertraagd aan de beurt zou komen. De gebruikelijke begrotingsmiddelen bewaren immers hun bestemming; en de Minister deed de aanbeveling de aanleg of de aanpassing van wegen met een ontegensprekelijk economisch nut bij het onderzoek van de Buitengewone Begroting aan te bevelen. Toch heeft een lid nog aangedrongen op de volgens hem misplaatste autosnelweg Oostende-Veurne die beter het tracé Loppem-Veurne zou volgen. De Minister verklaarde die suggestie te zullen onderzoeken.

Toen een lid zijn verbazing uitdrukte over het ontbreken van een grote verbindingsweg tussen Gent en de Borinage, werd geantwoord dat de bestaande wegen zullen worden aangepast aan de noodwendigheden van het verkeer tussen die streken; desgevallend met omleidingen. Zodat het derhalve overbodig lijkt hier andere initiatieven te nemen.

Op de vraag van een lid of de inspanningen van het buitenland inzake verbetering van het wegennet de onze niet overtreffen, antwoordde de Minister dat wij voorzichtig moeten zijn in onze vergelijkingen. Terwijl wij vaak de neiging hebben de voorbeelden van anderen als klachten te gebruiken

Votre Commission a également consacré un examen approfondi au mode de financement du Fonds proposé. Nous sommes tombés rapidement d'accord sur les ressources stipulées à l'article 5, n^{os} 1 et 3. La taxe de destination créée par l'article 5, n^o 2, et dont on escompte pour le moment un revenu annuel de 160 millions, a été examinée de plus près. En dépit du fait qu'on a avancé contre cette taxation que les contributions directes et indirectes frappant la circulation automobile peuvent être qualifiées de lourdes, votre Commission est disposée, à l'exception d'un seul membre, à adopter la taxation proposée. Certains membres, soucieux d'un aménagement plus rapide de la circulation routière, ont même émis l'avis que la taxe de destination devait frapper non pas le véhicule, mais bien la consommation d'essence, afin de contribuer d'une manière plus sensible au fonctionnement du Fonds. Cette suggestion n'a pas été retenue, n'eût-ce été que parce que le prix des carburants pour véhicules est lié aux accords Benelux.

Certains membres de votre Commission ont insisté auprès du Ministre soit en vue de faire modifier l'itinéraire de certaines routes, soit pour en inclure d'autres dans le Fonds, par exemple, la route de Genk à As ou les routes projetées dans le réseau primaire II, au nord de la Flandre Orientale. Un membre a souligné que la plupart des autoroutes se trouveront en pays flamand, y ajoutant que le Luxembourg semble lésé, nonobstant les avantages touristiques et stratégiques indéniables que présente une autoroute dans cette province. Le Ministre a répondu que son Ministère s'était inspiré uniquement de données statistiques et de nécessités objectives, tout en soulignant que si une route déterminée n'est pas prévue au Fonds, cela ne signifie pas que les travaux à y effectuer doivent être différés ou ralentis. Les ressources budgétaires usuelles conservent, en effet, leur destination, et le Ministre a exprimé le désir que la construction ou l'aménagement de routes, ayant un caractère d'utilité économique incontestable, soient préconisés à l'occasion de l'examen du Budget Extraordinaire. Un membre a toutefois insisté sur le tracé illogique de l'autoroute Ostende-Furnes, qui d'après lui devrait être remplacé par le tracé Loppem-Furnes. Le Ministre a promis d'examiner cette suggestion.

Un membre ayant exprimé son étonnement au sujet de l'absence d'une grande route de raccordement entre Gand et le Borinage, il a été répondu que les routes existantes seront aménagées, éventuellement par des contournements, pour répondre aux nécessités du trafic entre ces régions et qu'en conséquence, il paraît superflu de prendre d'autres initiatives à cet égard.

Un membre ayant demandé si les efforts de l'étranger en matière d'amélioration du réseau routier ne sont pas supérieurs aux nôtres, le Ministre a répondu que nous devons être prudents dans nos comparaisons. Alors que nous avons souvent tendance à nous servir des exemples des autres pour nous

tegen onze eigen handelwijze, horen wij vaak in het buitenland onze initiatieven prijzen als een stimulans tegen vreemde tekortkomingen.

Een lid van uw Commissie maakte de bemerking dat de ontworpen autosnelwegen een gesloten geheel vormen, terwijl de wegen die in aanmerking komen voor aanpassing, gelijk zij voorkomen op de kaart, ons niet tonen of zij aansluiten bij een net van wegen in goede staat van onderhoud. Men heeft de indruk voor stukwerk te staan. Hierop werd geantwoord dat het net van het Fonds inderdaad slechts een deel is van het primaire net. Door de ontwerpers werd nooit het geheel uit het oog verloren. Al de op het Fonds in overweging genomen verbeteringen zullen, samen met de vakken die in goede staat verkeren of waarmee reeds begonnen werd, doorlopende homogene trajecten vormen.

In antwoord op de vraag van een lid betreffende het mechanisme van de leningen, heeft de Minister geantwoord dat hierbij de procedure zou gevolgd worden die gebruikelijk is bij de uitgifte van staatsleningen.

Het ontwerp en dit verslag werden met algemene stemmen aangenomen.

De Verslaggever,
V. LEEMANS.

De Voorzitter,
C. VAN BELLE.

plaindre de nos propres méthodes, nous entendons souvent louer, à l'étranger, nos initiatives qui sont présentées comme un stimulant à l'égard des carences étrangères.

Un membre de votre Commission a fait remarquer que les autoroutes projetées constituent un ensemble fermé, tandis que les routes susceptibles d'aménagement, telles qu'elles figurent sur la carte, ne nous montrent pas si elles sont raccordées à un réseau routier en bon état d'entretien. On a l'impression de se trouver devant un travail fragmentaire. Il a été répondu à cette remarque que le réseau du Fonds ne constitue en effet qu'une partie du réseau primaire. Les auteurs du projet n'ont jamais perdu l'ensemble de vue. Toutes les améliorations envisagées au Fonds assureront avec les tronçons en état, ou déjà entamés, des itinéraires continus et homogènes.

En réponse à la question d'un membre, relative au mécanisme des emprunts, le Ministre a répondu qu'on suivrait la procédure d'usage en matière d'emprunts émis par l'Etat.

Le projet et le rapport ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,
V. LEEMANS.

Le Président,
C. VAN BELLE.

(7)

N° 172

1951 – 1952

Fonds der routes
Wegenfonds

Cfr. 35 mm.
1 plan