

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 16 FEVRIER 1928.

PROJET DE LOI INSTITUANT UN FONDS SPÉCIAL ET TEMPORAIRE DES ROUTES (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION SPÉCIALE (2), PAR M. **GOLENTAUX**.

MESSIEURS,

Le projet de loi instituant le Fonds spécial et temporaire des routes est accompagné d'un Exposé des motifs très clair et bien documenté. Les membres de la Chambre qui ne seraient point encore pleinement convaincus de la nécessité de mesures extraordinaires pour la solution du problème routier, y trouveront des arguments péremptoires en faveur de l'urgente restauration de notre voirie nationale.

Il est de toute évidence que le réseau des chaussées de l'État est en très mauvaise situation; défoncées pendant la guerre, insuffisamment réparées et peu entretenues depuis lors, épuisées, enfin, par une circulation automobile de plus en plus intense, nos routes ne peuvent plus longtemps être abandonnées à leur triste sort. Il importe non seulement de les remettre telles quelles dans leur état de viabilité, mais encore de les adapter aux fatigues que leur impose l'accroissement et la rapidité des véhicules modernes.

Les crédits d'entretien qui sembleraient, à première vue, devoir subvenir à ces travaux — si l'on s'en tenait à la rigueur des principes — sont totalement impuissants à remplir cette lourde tâche. D'autre part, l'aide que leur apportèrent les ressources tirées des Budgets extraordinaires des années écoulées depuis l'armistice ne fut qu'illusoire. Les efforts conjugués résultant de la disposition

(1) Projet de loi, n° 66.

(2) La Commission spéciale, présidée par M. Hallet, était composée :

a) des membres de la Commission permanente des Finances, des Budgets et des Économies : MM. Hallet, président; Pussemier, vice-président; Carlier et David, secrétaires; Boddaert, Bolegue, Brusselmans, Buyl, De Bruyne (Auguste), Debunne, Dejardin, de Liedekerke, de Wouters d'Oplinter, Drion, Golemtaux, Hoen, Kreglinger, Lepage, Merlot, Soudan, Van Ackere (F.) et Wauwermans.

b) des délégués des Sections : MM. Renkin, Huart, Vande Vyvere, Lemonnier, Desaegeher et Wauters.

de ces crédits normaux et exceptionnels se sont, par suite des difficultés budgétaires, maintenus dans des limites tellement inférieures aux besoins, que le mal est resté vif et appelle des remèdes autrement énergiques.

Le but du projet de loi est de mettre fin le plus rapidement possible à un état de choses très préjudiciable aux intérêts économiques de la nation.

* .

Jusqu'en 1926 les affectations du Budget départemental des Travaux publics, pour l'entretien des routes, ne dépassaient pas 26 millions; en 1927, elles s'élevaient à 38 millions, pour atteindre dans le projet de cette année 66 millions. Tous les techniciens avertis et compétents sont d'accord cependant pour affirmer qu'une somme de cent millions au moins est nécessaire, annuellement, pour maintenir notre réseau, même après restauration, dans un état normal de bon fonctionnement.

Au 31 décembre 1926, les dépenses engagées depuis l'armistice, au moyen des Budgets extraordinaires et des Budgets de Dépenses recouvrables, sont totalisées à un montant de 233 millions environ auxquels il faut ajouter les crédits prévus en 1927, soit 29 millions. C'est donc cette dérisoire moyenne de 29 millions de francs qui fut consacrée, par année, à la réfection complète de nos chemins délabrés.

L'effort de remise en état, sollicité régulièrement par le Parlement, réclamé à grands cris par les usagers, reconnu indispensable par l'Administration, n'a pu donc, jusqu'à ce jour, être sérieusement entamé. Point n'est besoin de dire que la situation financière du pays pèse lourdement sur les bonnes volontés vinculées.

Depuis la fin de la guerre — il ne faut point se le dissimuler — on s'est contenté de réparer les chaussées par des moyens de fortune à effet très limité. Les routes axiales et quelques uns des principaux itinéraires ont toutefois été, sur une grande partie de leur parcours, définitivement réfectionnés en tenant compte des exigences d'une viabilité moderne. Par contre, que de voies encore en satisfaisant état lors de l'armistice, sont actuellement, faute d'entretien, dans la plus déplorable situation! Telle, par exemple, la voirie de la province de Luxembourg.

Si nous en croyons une estimation, insérée dans le rapport au Gouvernement, rédigé par M. le professeur Campus et déposé, le 20 juin 1927, par la Commission chargée d'étudier la création d'un Office national de Routes, la restauration à accomplir reste d'une étendue impressionnante. En effet, d'après ce document, le réseau de l'État compte actuellement 2,000 kilomètres de chaussées empierrées en état médiocre, 2,000 kilomètres en très mauvais état; 4,000 kilomètres de chaussées pavées en état médiocre et 2,000 kilomètres en mauvais état. Le reste, soit 4,800 kilomètres seulement, sur un total de 8,900, est en bon état.

L'Administration des Ponts et Chaussées et celle de la Voirie communale qui se partagent la mission de réfectionner nos grandes routes, ne peuvent — il faut le reconnaître loyalement — être tenues pour responsables d'une situation aussi désastreuse. Elles sont en mesure d'y parer et outillées pour le faire; seule la pénurie des crédits réclamés par le Gouvernement et accordés par le pouvoir législatif, est cause de la déficience actuelle.

Tout se résume donc, pour guérir le mal, à l'application de mesures financières indispensables. La solution technique ne soulève aucune difficulté capitale;

les méthodes sont arrêtées définitivement, non à la légère mais à la suite d'études et de consultations rendues nécessaires par la colossale extension et de la transformation radicale de la circulation véhiculaire.

* * *

Nous tenons à dire un mot de ce travail préparatoire dont la volonté, unanime cette fois, d'appliquer des remèdes prompts et énergiques va largement bénéficier.

D'abord un Comité consultatif des Routes fut créé par arrêté ministériel du 26 novembre 1923.

Sa mission était, par voie d'avis transmis au Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, « d'examiner, de manière approfondie, l'état des routes appartenant à la grande voirie de l'État, d'établir le degré d'urgence des travaux de réfection et d'amélioration ainsi que l'ordre dans lequel il convient d'entreprendre ces travaux, d'étudier les meilleurs procédés de construction et d'entretien, et en général tout ce qui se rapporte à la construction et à l'entretien de ces routes, enfin, d'étudier les questions spéciales lui soumises par le Ministre des Travaux publics ».

Par arrêté du Ministre baron Ruzette, en date du 15 mai 1924, ont été désignés pour faire partie de ce comité :

M. le Directeur général des Ponts et Chaussées, président du Comité ;

M. le Directeur général des Routes et des Bâtiments civils, vice-président ;

MM. les Inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées, chargés des deux Inspections générales des routes ;

M. le Directeur général à l'Administration de la Voirie communale (Département de l'Agriculture).

2° Furent désignés pour représenter, respectivement, au sein du dit Comité :

a) Le Ministère de la Défense Nationale : M. le colonel breveté d'état-major, Cumont, chef de la IV^e section de l'État-Major de l'armée ;

b) La Société Nationale des Chemins de fer vicinaux : M. Caufriez, directeur général de cette Société ;

c) Les grandes villes du pays : MM. O. Würth, ingénieur en chef de la ville de Bruxelles ; Roelandts, ingénieur en chef, directeur de la voirie de la ville d'Anvers, et Pellegrin, ingénieur directeur du Service de la voirie de la ville de Liège ;

d) Le Royal Automobile Club de Belgique : M. le duc d'Ursel, président de ce Club ;

e) Le Touring Club de Belgique : M. Duchaine, président de cette Société ;

f) La Ligue vélocipédique belge : M. le docteur M. Gyselinck ;

g) La Fédération motocycliste de Belgique : M. le baron G. Nothomb, président de la Fédération ;

h) Le Comité central industriel : M. L. Guinotte, administrateur-délégué de Sociétés de charbonnage ;

i) Le Groupement général des industries extractives belges : M. Hankar-Urban, administrateur-gérant de la Société anonyme des carrières de porphyre de Quenast ;

j) La Fédération nationale belge du Bâtiment et des Travaux publics; M. R. Dubois, ingénieur, secrétaire de la Fédération;

k) La Fédération nationale des Associations commerciales et industrielles de Belgique : M. J. Vuylsteke, industriel à Bruxelles.

3° M. Dopp, sous-directeur technicien à l'Administration centrale des Ponts et Chaussées, fut chargé des fonctions de secrétaire du Comité consultatif des Routes, sans voix délibérative.

En groupant ainsi autour des représentants de l'Administration, les délégués des associations importantes d'usage existant à cette époque ainsi que les mandataires d'autres départements de l'État intéressés à un titre quelconque à la question des routes, on créa un organisme dont les services furent rapidement appréciés. Peut-être le Gouvernement manifesta-t-il quelque timidité en limitant trop ses attributions et en ne réclamant pas de lui une action continue et permanente.

Néanmoins, le Comité consultatif accomplit une œuvre remarquable à tous égards ; c'est justice de lui en rendre témoignage.

Si les circonstances l'ont empêché de proposer des solutions financières définitives, ses études au point de vue documentaire ont été fructueuses et bien ordonnées.

Les diverses sections qu'il organisa ont travaillé pendant de longs mois ; leurs rapports constituent une sorte de Code juridique ainsi que scientifiquement et pratiquement technique de toute la question de la route belge.

La première section mit sur pied le règlement qui fut la suite et le complément de la loi sur la police du roulage. Elle s'est appliquée à l'étude et à l'examen du projet de convention internationale relative à la circulation des automobiles, objet de la Conférence de Paris d'avril 1926. C'était là deux problèmes essentiels tant au point de vue administratif qu'au point de vue de la régularisation du transport et du tourisme.

La seconde section, celle « du classement », a établi d'une façon inattaquable et inattaquée l'ordre rationnel dans lequel les travaux de restauration des chaussées devaient être effectués pour l'ensemble du pays. Ce fut d'abord la détermination des routes axiales traversant la Belgique et constituant l'ossature de la circulation ; ce fut ensuite le classement d'autres itinéraires primordiaux en raison de leur importance économique ; ce fut enfin la détermination des nouvelles chaussées qu'il importera de créer successivement dans un avenir rapproché, en suite des grandes transformations industrielles et touristiques de maintes de nos régions.

La section technique a longuement étudié et indiqué les règles à suivre pour la construction, la réfection et l'entretien des routes. Elle a notamment classé la valeur respective des divers systèmes de revêtement des chaussées.

L'ensemble des conclusions nettes et pratiques du Comité consultatif des Routes reste, selon nous, le plus précieux élément d'instruction préalable, dont l'Administration chargée de l'exécution du programme de restauration complète du réseau routier s'empressera de bénéficier. Nous tenions, une fois de plus, à rendre hommage à l'effort consciencieux d'un organisme méritant et peut-être trop méconnu.

Survinrent ensuite les arrêtés royaux du 1^{er} mars 1927.

Dans son rapport au Roi, portant la signature de tous les Ministres, le Gouvernement définissait en ces termes sa politique routière :

« Le Gouvernement, préoccupé de doter le pays d'un outillage correspondant aux nécessités de l'économie nationale, a porté son attention sur la nécessité de lui assurer un réseau routier répondant aux exigences des moyens de locomotion modernes.

Ce réseau n'a pas, chez nous, été établi pour résister à un trafic intense et rapide. La circulation des automobiles y a apporté, en peu de temps, des dégradations importantes.

Nos routes ne répondant plus aux besoins de l'heure présente, la circulation des véhicules à moteurs n'a pu prendre une extension correspondant à la densité de notre population, ni à l'intensité de nos transports.

Le mauvais état de nos routes est la cause d'une exagération manifeste de la consommation du carburant, de l'usure des bandages et de détérioration des voitures.

Le problème économique de premier ordre qui se pose ainsi est d'ordre financier et technique.

Il semble bien que les propriétaires de véhicules, comprenant l'intérêt évident qu'il y a pour eux de disposer d'un réseau routier bien établi, accepteront de contribuer à sa création.

Sans doute, les taxes qui seront créées à cette fin n'assureront-elles pas les ressources nécessaires aux premiers travaux : revêtements nouveaux, modifications de tracés, etc. Mais, plus tard, lorsque la circulation se sera intensifiée et lorsque seuls les frais d'entretien ordinaires devront être assurés, le rendement de cette contribution sera plus que suffisant.

Il importerait donc d'engager actuellement des dépenses qui trouveront leur contre-partie dans le rendement de taxes qui continueront à être perçues dans l'avenir.

Au point de vue technique, il faut songer à renforcer la solidité de nos routes, rechercher les meilleures méthodes de construction et d'empierrement et les meilleurs procédés d'entretien, le moyen d'utiliser le plus favorablement les matériaux produits dans le pays.

Cette œuvre ne peut être laissée au hasard. Le Gouvernement a le désir de faire étudier le problème dans son ensemble, de voir coordonner les efforts de toutes les administrations publiques qui ont, à quelque titre, mission de s'occuper de ces questions.

L'idée de la création d'un Office national des routes a été déjà suggérée.

Le Gouvernement a l'honneur de proposer à Votre Majesté l'institution d'une Commission dont les membres seraient chargés d'examiner si, par la création d'un office de ce genre, il serait possible de préparer la solution rapide des problèmes de la route. »

La Commission susdite fut constituée sous la présidence de M. le baron RUZETTE et la vice-présidence de M. LABOULLE, anciens Ministres des Travaux publics. Elle se composait de :

MM. CAMPUS, professeur de génie civil à l'Université de Liège;

DELMER, ingénieur en chef, directeur des Mines;

DUVIVIER, ingénieur, administrateur du Touring Club de Belgique;

MM. GÉRARD, ingénieur, président de la Commission technique de l'Union routière;

GEVAERT, directeur général honoraire des Ponts et Chaussées, délégué de l'Automobile Club;

LAMBERT, trésorier de la Fédération des Entrepreneurs de transports publics;

LAMBIN, directeur général aux Ponts et Chaussées;

MAERTENS, directeur général de la Voirie communale;

MARTEL, secrétaire de la Centrale nationale des ouvriers de la pierre;

MEULEMANS, président de la Ligue pour la défense des intérêts généraux de l'industrie du grès;

Le colonel VAN DEUREN, professeur à l'École militaire.

La Commission tint six réunions et déposa, dès le 20 juin 1927, le rapport général de ses travaux. C'est en suite de ses conclusions qu'est né le projet soumis actuellement aux délibérations de la Chambre.

Nous ne résistons pas au désir de puiser dans ce document d'intéressantes considérations.

Deux thèses étaient en présence :

D'une part, la thèse que nous dénommerons administrative, proposait de ne modifier en rien les attributions de l'Administration des Ponts et Chaussées, mais de mettre à sa disposition les crédits qu'elle demande, en l'autorisant à user dans leur emploi des facilités que les partisans d'un Office des routes réclamaient pour les organisations qu'ils voudraient instituer.

D'autre part, la thèse développée par les représentants des associations et fédérations d'automobilistes et de transports automobiles préconisait une réforme complète du régime administratif de la voirie de l'État; désormais celui-ci eut été confié à un organisme établi d'après le plan étudié pour les services des télégraphes et des téléphones. L'administration actuelle de nos routes eut donc été transformée en régie, possédant la personnification civile et l'autonomie financière. On eut naturellement sauvegardé toutes les obligations constitutionnelles et légales relatives à l'action de pouvoirs, au contrôle parlementaire, aux attributions ministérielles, aux règles de la comptabilité publique, aux droits du personnel, etc. Toutefois l'intervention des usagers de la route s'y serait manifestée par une représentation importante au sein du Conseil d'administration et dans le Conseil de direction.

La thèse administrative prévalut; on ne comprendrait pas, en effet, pourquoi les pouvoirs législatifs accorderaient à une régie des facilités qu'ils refuseraient à une administration publique, alors que celle-ci en userait plus sûrement dans l'intérêt général et sous un contrôle public plus assuré.

D'un autre côté, le point principal de la thèse des usagers automobilistes est relatif aux mesures financières et prône la création d'un fonds spécial pour la construction et l'entretien des routes. L'Administration des Ponts et Chaussées — qui déclare n'avoir besoin, pour l'accomplissement satisfaisant de sa mission, que des crédits nécessaires, — n'avait évidemment aucune raison de principe pour s'opposer à ce système d'organisation des ressources. Au contraire, elle dut admettre qu'elle y trouverait une sécurité financière inconnue précédemment, lui permettant d'établir des programmes à longue échéance et d'en régler l'exécution au plus grand profit de l'économie nationale.

L'Administration reconnaît également la possibilité de certaines réformes internes et les appelle même de tous ses vœux; mais elle se proclame seule qualifiée pour en apprécier l'opportunité et l'importance en sauvegardant avant tout l'intérêt général. Personne n'ignore d'ailleurs qu'elle est décidée à entrer nettement dans la voie d'une décentralisation bienfaisante.

Ces divers éléments montrent la genèse de la conclusion qui découla, tout naturellement, des études de la Commission.

Celle-ci, très heureusement ne se paya pas de mots et rechercha avant tout une solution simple, susceptible d'être réalisée promptement et capable de financer la restauration de nos routes qui s'impose. En assurant la réfection quasi-complète de notre réseau de grande voirie au bout de six années, elle trouvait une solution apportant au Pays un bienfait inestimable et contribuait puissamment à son relèvement économique.

Il s'agissait également de fixer le montant de l'effort à consentir pour une telle œuvre. Les délégués de l'Administration et les représentants des usagers automobilistes se sont rencontrés dans leurs estimations qui, dressées sur des bases différentes, concordèrent sur un total avoisinant un milliard de francs.

La Commission préconisa un programme financier, basé sur l'emprunt et les allocations budgétaires d'entretien échelonnées sur cinq ou six années.

La solution imposée par le Gouvernement simplifie le problème. Le projet crée un fonds de 600 millions que, sans recourir à l'emprunt, il s'engage à verser d'ici fin de l'année 1933. D'autre part, on reconnaît la nécessité de l'octroi d'un crédit ordinaire de réfection et d'entretien évalué par l'Administration des Ponts et Chaussées elle-même à 104 millions annuellement.

Nous avons fait valoir, au cours de notre examen du Budget extraordinaire, la nécessité de prévoir désormais, dans les dépenses du budget départemental des Travaux publics, un crédit de cet import. La prévision de cette année est de 66 millions; nous espérons que l'an prochain elle aura atteint le taux indispensable pour que l'on puisse la considérer comme un acte de bonne et saine administration.

* .

En un raccourci très net, le rapport du Premier Ministre et du Ministre des Travaux publics adressé au Roi le 24 décembre 1927 et inséré au *Moniteur belge* le 8 février 1928, expose en ces termes le plan du Gouvernement arrêté en suite des travaux préparatoires de la Commission d'études :

« La Commission conclut à la nécessité de consacrer à la restauration des routes de l'État une somme de 1 milliard de francs environ, à répartir sur cinq exercices.

» Se mettant dans l'hypothèse où l'État ne pourrait pas trouver annuellement les fonds nécessaires, la Commission préconisa un emprunt dont le produit, géré par un « Office des routes », aurait été dépensé pour la restauration de notre réseau routier.

» Or, le Gouvernement peut faire face aux dépenses nécessaires pour la restauration des routes, sans recourir à l'emprunt, ni à l'intervention d'un organisme financier. Il estime, dès lors, inutile de créer un Office de la route.

» L'Administration des Ponts et Chaussées doit, comme elle l'a fait jusqu'à présent et à la satisfaction de tous, présider à la construction, à la réfection et à l'entretien des routes.

» Cette Administration a eu, en ces dernières années, un rôle très ingrat ; ne disposant que de ressources très réduites, elle s'est trouvée devant une tâche démesurée, et les résultats qu'elle obtint, tout remarquables qu'ils fussent en regard de la modicité des ressources du Budget, l'ont exposée à des critiques.

» S'il convient de laisser à l'Administration des Ponts et Chaussées le soin des travaux à faire aux routes, le Gouvernement peut utilement, néanmoins, consulter en cette matière ceux qui ont le plus grand intérêt à ce que notre réseau routier soit en bon état.

» Cependant, la Commission créée par Votre Majesté pour étudier la constitution d'un « Office des Routes », a exprimé l'avis que les attributions du Comité consultatif des Routes n'étaient pas suffisamment étendues et ne lui permettaient pas de siéger de manière permanente ; que, d'autre part, sa composition ne répondait plus à la répartition actuelle des groupements d'usagers.

» Cette observation est fondée et nous estimons qu'une organisation du Comité consultatif dans le sens indiqué pourrait avoir les plus heureux effets en assurant une collaboration plus intime encore de l'Administration et des usagers ; nous pensons aussi qu'il convient de donner à l'organisme, transformé et rajeuni, la sanction royale.

» Au moment où le Gouvernement est décidé à faire un effort sérieux et soutenu pour la restauration complète et définitive des routes de l'État, il est plus utile que jamais de faire appel au concours des usagers, de leur demander des suggestions, de leur donner connaissance des projets qui vont être réalisés.

» C'est pourquoi nous nous permettons de soumettre à Votre Majesté le projet d'arrêté créant le « Conseil supérieur de la Route ».

L'institution de ce Conseil supérieur de la route, prenant la place de l'ancien Comité établi par le baron Ruzette avec des attributions quelque peu étendues, répond aux désirs légitimes des organismes d'usagers. Son rôle, purement consultatif ne peut en aucune façon entraver mais aidera fréquemment l'action de l'Administration gérante du Fonds.

Voici la composition de ce Conseil, telle que l'a déterminée l'arrêté royal du 31 décembre 1927.

Seront membres :

- 1° M. le *Secrétaire général* du Département des Travaux publics ; et
- 2° M. Le *Directeur général* des Ponts et Chaussées, en qualité respectivement de président et vice-président ;
- 3° Le *Directeur des routes* ;
- 4° Un *Inspecteur Général* des Ponts et Chaussées chargé de l'inspection des routes de l'État ;
- 5° Un délégué de l'Administration de la Voirie communale ;
- 6° Un délégué du Ministère des Finances ;
- 7° Un délégué du Ministère de la Défense Nationale ;
- 8° Un délégué de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux ;
- 9° Un délégué du service technique de la province de Brabant, chargé de représenter l'ensemble des Services techniques provinciaux ;
- 10° Un délégué du Service technique de la ville de Bruxelles ;
- 11° Un délégué du Service technique de la ville d'Anvers ;
- 12° Un délégué du Service technique de la ville de Liège ;
- 13° Un délégué du Service technique de la ville de Gand ;

- 14° Un délégué du Royal Automobile Club de Belgique ;
- 15° Un délégué du Touring Club de Belgique ;
- 16° Un délégué du « Vlaamsche Toeristenbond » ;
- 17° Un délégué de l'Union routière belge ;
- 18° Un délégué de la Fédération motocycliste de Belgique ;
- 19° Un délégué de la Ligue vélocipédique belge ;
- 20° Un délégué du Comité central industriel ;
- 21° Un délégué de la Fédération des entrepreneurs de transports ;
- 22° Un délégué de la Fédération nationale des associations industrielles et commerciales de Belgique ;
- 23° Un délégué du Syndicat du véhicule automobile industriel ;
- 24° Un délégué du groupement des exploitants de carrières de porphyre ;
- 25° Un délégué du groupement des exploitants des carrières de grès ;
- 26° et 27°. Deux délégués représentant les associations ouvrières des industries de la construction et des matériaux de la route ;
- 28° Un délégué de la Fédération des entrepreneurs belges de voirie ;
- 29° Un délégué de la Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles.

La mission du Conseil est définie en ces termes :

« Le Conseil supérieur de la route étudie d'initiative l'état et les besoins généraux des routes de l'État ; il renseigne le Ministre des Travaux publics à cet égard, ainsi que sur l'ordre qu'il convient de suivre pour la réfection et l'amélioration du réseau existant.

» Il donne au Ministre des Travaux publics des avis sur les dispositions à prendre et les études à poursuivre dans le but d'améliorer la circulation, la numération et la signalisation routières.

» Il est admis à présenter ses suggestions concernant la valeur des revêtements et l'entretien des chaussées.

» D'une manière générale, le conseil donne son avis sur toutes les questions qui lui sont soumises par le Ministre des Travaux publics.

» Les membres du Conseil peuvent isolément demander au Ministre des Travaux publics de soumettre au conseil des questions se rattachant à la route, qui leur paraîtraient mériter l'attention du conseil ; le Ministre décide si ces questions seront portées au programme des travaux du Conseil.

» Le Bureau de direction reçoit régulièrement communication des cahiers des charges relatifs aux travaux routiers ; il fait au Ministre des Travaux publics les suggestions qu'il juge utiles dans l'intérêt des usagers de la route. »

* * *

L'Exposé des motifs du projet de loi émet à l'appui de celui-ci un ensemble de considérations dont la Chambre saisira l'importance et sur laquelle il ne nous appartient pas de nous appesantir.

Quant au texte même des dispositions légales proposées, il est condensé en un seul article.

Le Fonds est spécial et temporaire. La mission est de subvenir aux dépenses effectuées de 1928 à 1933 pour la réfection et la mise en bon ordre du réseau routier de l'État.

Il sera inscrit au Budget pour Ordre et alimenté à concurrence de 600 millions

par des crédits ouverts, dans les budgets extraordinaires de cette période, au Département des Travaux publics.

La gestion sera donc confiée au Ministre des Travaux publics qui sera responsable de son utilisation et rendra annuellement compte aux Chambres de l'emploi qu'il en aura fait.

Le but de sa création est donc, à toute évidence, d'assurer par une organisation simple, les moyens financiers suffisants pour accomplir une œuvre bien déterminée dans son importance et sa durée.

Lors de l'examen du projet en Commission, tous se sont déclarés d'accord sur le programme des travaux et sur le montant des crédits qu'il y a lieu d'y consacrer.

Une seule observation fut faite par un membre qui se demandait même si le fonds ne devait pas disposer de ressources plus considérables.

Nous ne croyons pas que l'on puisse s'arrêter à cette pensée. Il est certes difficile de déterminer le coût exact de travaux de réfection à entreprendre sur tout le territoire du pays. Des éléments imprévisibles peuvent le modifier au cours de la longue période d'exécution. Pénurie ou abondance de main-d'œuvre, de matériaux ou de moyens de transport, ce sont là des facteurs qui pèseront sur le résultat final de l'œuvre. Mais les estimations sur lesquelles on s'est basé ne furent pas faites à la légère. Nous avons vu plus haut que les études de l'Administration des Ponts et Chaussées coïncidaient sensiblement sur ce point avec celles des spécialistes usagers de la route.

Le milliard des routes est largement assuré tant par le Fonds que par les crédits d'entretien à inscrire au Budget ordinaire pendant six années.

Y eut-il, malgré tout, un mécompte? Le Gouvernement et les Chambres n'auront aucune difficulté d'y parer en renforçant les ressources à consacrer aux travaux par des prévisions supplémentaires des dépenses du Budget extraordinaire et même par une allocation nouvelle au Fonds qu'il n'y aurait nul inconvénient à étendre et à proroger.

Nous pensons personnellement que la volonté unanime des pouvoirs et des usagers est bien d'en finir une fois pour toutes avec la question de la prompte remise en état du réseau routier. Dès lors si des sacrifices nouveaux, tout improbables qu'ils soient, devenaient indispensables, personne en Belgique ne s'opposerait à ce qu'ils fussent consentis.

Au cours des travaux de la Commission spéciale, des membres ont toutefois manifesté une certaine défiance vis-à-vis du principe de l'institution de Fonds spéciaux et temporaires.

Pourquoi, disaient-ils, créer un Fonds des routes?

L'Exposé des motifs répond : « La création d'un Fonds spécial marquera la volonté du Gouvernement et des Chambres d'entreprendre la restauration des routes et d'assurer la continuité de cette œuvre au cours des six années nécessaires à sa réalisation ».

Or pour atteindre ce but, il suffit d'inscrire 600 millions pour la restauration des routes, en stipulant que le Gouvernement pourra, par dérogation aux lois existantes, utiliser ce crédit jusqu'au 31 décembre 1933.

La création du Fonds est donc une superfétation.

Nous estimons que cette manière de voir ne peut se soutenir et que les avantages de la création du Fonds sont évidents.

L'inscription de six cents millions de francs pour la restauration de la voirie au Budget extraordinaire ne serait possible qu'à la condition de grever celui-ci d'un déficit de cinq cents millions, à couvrir par l'emprunt, puisqu'on ne dispose point d'autres ressources.

C'est précisément là une éventualité que l'on ne peut envisager sans grand danger pour l'équilibre du Budget et la salubrité de nos finances générales.

Dès lors, toute assimilation entre les conséquences des deux thèses, est impossible.

Pour suivre logiquement le raisonnement des honorables membres qui ont répugnance à admettre l'existence — d'ailleurs sans innovation — d'un Fonds spécial, il faudrait donc que les crédits fussent votés chaque année, avec prolongation d'utilisation. La loi donne évidemment ce pouvoir aux législateurs, mais que devient dans ce cas le principe si précieux de la continuité de l'œuvre restant à la merci d'engagements annuels, sans obligation globale?

Comment serait dès lors consacrée cette intention formelle que le Gouvernement manifeste et qu'il demande au parlement de consacrer expressément? Où serait établie cette volonté de décider dès à présent que, dans un délai fixé, les ressources indispensables seront successivement mises à la disposition de l'organisme financier appelé à alimenter l'entreprise générale de restauration?

On pourrait tout au plus inscrire dans le budget de l'année, une dépense de 100 millions avec mention qu'elle constitue une tranche de la dépense totale de 600 millions. Mais sous cette forme — il faut bien le reconnaître — l'engagement est insuffisant et n'a pas d'autre valeur qu'un simple commentaire d'exposé des motifs.

Or, les avatars d'exécution qu'a subi, depuis l'armistice, l'œuvre de la réfection des routes, font justement redouter de nouvelles lenteurs.

* * *

Nulle objection — hâtons-nous de le dire — n'a été soulevée relativement à l'organisation interne du fonds lui-même.

Il est une entité, purement financière, d'ordre exclusivement budgétaire. Il est à la disposition du Ministre des Travaux publics qui l'administre sous sa responsabilité, soumis au régime des lois sur la comptabilité de l'État, renforcé même par l'obligation de la reddition d'un compte spécial et annuel aux Chambres.

C'est le Ministre responsable qui, entouré de toutes les compétences et aidé des avis d'un organisme consultatif, décidera des travaux à entreprendre, de leur nature, de leur ordre, de leur exécution complète en un mot, et cela par le moyen de ses services ordinaires.

Le Gouvernement et la législature — répétons-le — prennent l'engagement, consacré par un texte légal, d'apporter régulièrement d'ici à l'année 1933 les crédits indispensables à la réalisation du programme arrêté.

Une double spécification vient étayer cette intention formelle. D'abord l'Exposé des motifs affirme qu'une annuité de 100 millions environ sera pendant six années mise à charge du Budget extraordinaire au profit du fonds institué.

Ensuite, pour aider à la création des ressources nécessaires, répondant à une

suggestion des organismes d'usagers de la route, le Gouvernement émet formellement l'intention (la proposition anticipée en quelque sorte) de maintenir au profit du fonds, pendant les années 1930, 1931 et 1932 les centimes additionnels temporaires sur l'automobilisme destinés au fonds d'amortissement jusqu'à la fin de l'année 1929.

Conséquence logique de ce concours spécial des usagers, est la fondation du Conseil supérieur de la route, que nous décrivions plus haut.

En dehors de toute participation à une gestion quelconque, le Conseil constituera donc à côté de l'administration chargée de l'exécution, une institution non de contrôle mais d'avis expérimenté. Qui se plaindra, que ceux qui connaissent le mieux les exigences de la circulation moderne, qui ont le plus grand intérêt à ce que les solutions choisies soient les meilleures, qui collaborent par leurs sacrifices particuliers à la remise en état d'un merveilleux outillage national, aient au moins le droit de faire entendre leur voix autorisée?

Il a paru à votre Commission spéciale que tout ce système tient solidement et peut avoir la plus heureuse influence sur un résultat qu'elle est unanime à appeler de tous ses vœux.

* * *

Certains Membres eussent souhaité que l'important problème de la restauration routière ait été l'occasion d'une concentration de tous les services publics ayant pour objet l'entretien et la réfection de nos diverses voiries.

A plus d'une reprise nous avons attiré à ce sujet, l'attention de la Chambre sur les inconvénients d'une dissémination préjudiciable à l'intérêt général.

Au cours de notre rapport sur le Budget du Ministère des Travaux publics de 1925, nous avons fait des constatations qu'il n'est pas sans intérêt de reproduire ici.

Le problème de la voirie — disions-nous — tel qu'il se pose depuis l'extension sans cesse grandissante du charroi automobile et des nécessités d'un roulage bien organisé, mérite d'être examiné dans son ensemble.

Or, de nombreuses confusions se font tout naturellement à son sujet : l'organisation du service intéresse différents Départements ministériels : les Travaux publics, l'Agriculture, l'Hygiène, les Chemins de fer même. Elle dépend aussi des provinces et des communes en très grande partie. Il n'est donc point étonnant que les réclamations présentées se trompent d'adresse.

Peut-être ne trouvera-t-on pas inutile qu'en un court résumé nous nous efforcions d'établir des règles qui régissent la matière dans son entièreté?

L'ensemble des voies de communication routières en Belgique se subdivise comme suit :

I. — *Grande voirie* : a) de l'État; b) provinciale; c) chemins et routes concédés.

II. — *Petite voirie* : a) urbaine; b) de grande communication; c) vicinale.

L'entretien de la grande voirie de l'État, est assuré par les services des routes de l'Administration des Ponts et Chaussées; celui de la voirie provinciale est à charge des services techniques provinciaux; quant aux routes concédées, leur entretien incombe aux concessionnaires jusqu'à l'expiration de la concession, date à laquelle la route concédée rentre dans la grande voirie de l'État.

La petite voirie urbaine est celle qui, n'appartenant pas à une des trois caté-

gories de grande voirie, est établie dans les parties agglomérées des villes et des communes de 2.000 habitants et plus; elles est entretenue par les autorités communales locales.

Les chemins de grande communication sont des chemins de petite voirie intéressant plusieurs communes, et déclarés « chemins de grande communication » par la Députation permanente.

Cette autorité désigne, lors de cette déclaration, les communes appelées à contribuer à l'entretien du chemin. La province et l'État (Administration de la Voirie communale dépendant du Ministère de l'Agriculture) peuvent intervenir par voie de subside dans cet entretien.

La voirie vicinale, enfin, est entretenue par les communes qui peuvent recevoir à cette fin des subsides de l'État (Administration de la Voirie communale).

Indépendamment des catégories de voirie susvisées, il convient de citer encore certains chemins entretenus par l'Administration des Eaux et Forêts et servant à l'exploitation des forêts domaniales, et aussi les chemins de halage existant le long des voies navigables, chemins qui sont, en général, entretenus par l'État (Voies hydrauliques) le long des canaux.

L'entretien dont il est question dans ce qui précède affecte naturellement toutes les parties de la route ou du chemin, chaussée, accotements, fossés, piste cyclable, ouvrages d'art, etc.

Quant aux alignements à adopter pour les routes et chemins, le soin de les proposer incombe toujours à l'autorité communale.

Enfin, un mot concernant les trottoirs ainsi que les égouts sous la voirie : ces ouvrages sont toujours établis par les communes et à leurs frais, mais moyennant subsides éventuels de l'État ou des provinces (Service de l'Hygiène, d'une part, Ponts et Chaussées, provinces ou Administration de la Voirie communale, d'autre part).

Cet exposé nous inspire une réflexion.

Nul ne dénie la crise intense de notre système routier; la guerre l'a laissé dans un état pitoyable. L'essor qu'a pris la locomotion automotrice impose à notre voirie, déjà ravagée, des fatigues, jadis insoupçonnées.

Pour parer à cette situation, pour assurer la richesse qu'une bonne viabilité doit apporter au pays, pour la protection et la sécurité de la circulation, l'organisation administrative de nos services publics n'est-elle point vraiment trop surannée? Ses complications ne sont-elles point un grand obstacle à un progrès inéluctable? Si l'on veut éviter de graves désordres économiques, n'est-il pas nécessaire d'aborder dès maintenant des réformes radicales?

Nous pensons qu'il est temps d'y songer.

Ces considérations sont corroborées par des avis éminents qui, en ces derniers temps, leur ont apporté un précieux appoint.

Dans son beau travail sur *Les Principes d'Administration des Routes d'après les expériences du territoire de la Sarre*, M. Fernand Campus s'exprime comme suit :

« Une situation qui s'est révélée déplorable dans la Sarre, est la coexistence de divers services juxtaposés de voirie interurbaine. Elle n'est pas isolée, mais existe dans d'autres régions qui possèdent par exemple des routes nationales administrées par l'État, des routes provinciales et communales, auxquelles s'ajoutent parfois des routes domaniales forestières ou militaires, des routes privées, etc.

» C'est souvent à cet éparpillement qu'est imputable le mauvais état moyen de la voirie. Il provient du manque de collaboration et d'accord technique. Ce défaut est particulièrement frappant lorsque des tronçons d'une même route sont régis par des services différents. On constate parfois une certaine rivalité entre les services ou leurs agents. S'il devait en résulter une émulation loyale, les défauts du système pourraient être partiellement compensés, mais souvent il se développe plutôt un esprit de dénigrement et de concurrence, qui accentue les inconvénients du système et peut entraîner une gêne réciproque dans les dispositions et l'exécution des travaux, dans l'achat des matériaux, une différence systématique des méthodes, etc.

» Une telle situation devient particulièrement critique à l'époque actuelle de crise routière, à cause de l'usure rapide des anciennes routes et les dépenses énormes qu'exigent l'entretien et la transformation de ces voies, auxquelles les petites administrations ne peuvent faire face.

» La solution qui s'impose est l'association des services coexistant dans une même région. On doit sans doute à l'application très souple qu'elle a reçue en France l'état moyen convenable de la voirie interurbaine. Les routes nationales, départementales et la voirie vicinale, c'est-à-dire, les chemins de grande communication et les chemins d'intérêt commun, relèvent généralement tous d'un service départemental unique, dirigé par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, qui est en même temps agent-voyer en chef du Département.

» Les mots union ou association sont employés à dessein, de préférence à unification ou fusion. Car l'essentiel du principe consiste dans l'union effective des services. La forme particulière qu'elle prend a moins d'importance et dépend nécessairement des conditions locales.

» Les services peuvent rester distincts dans la mesure qu'impliquent la législation, les institutions politiques ou les coutumes administratives.

» L'autonomie des administrations locales en Belgique ne s'accommoderait peut être pas du système français. Mais il ne semble pas à priori qu'aucune disposition légale ni aucune raison politique puissent empêcher une entente, une union, un groupement qui réaliserait, au bénéfice des plus faibles et surtout au bénéfice de l'intérêt public et général, l'unité d'action, l'unité de vue, l'unité commerciale et financière des services de voirie. Il ne paraît pas douteux qu'une solution peut être trouvée dans un pays où l'esprit coopératif se manifeste dans tant d'entreprises et qui a pu réaliser de grandes œuvres par des Sociétés Nationales ou des Intercommunales.

» Les avantages de la mise en commun des ressources financières, personnelles et techniques sont évidents. L'unité des méthodes assure le rendement maximum du personnel, du matériel et des moyens financiers. Les programmes communs permettent la meilleure répartition des travaux, des matériaux et des engins. »

A cette opinion d'un spécialiste averti, nous joindrons celle d'autorités administratives éminentes. M. le Baron de Béco, Gouverneur du Brabant, — personne n'ignore qu'une grande partie de la brillante carrière qu'il parcourut fut consacrée aux importants organismes d'administration qui nous occupent en ce moment, — émet dans son discours inaugural d'identiques suggestions :

« Si les routes de l'État occupent 8,600 kilomètres, les routes provinciales ont 1,550 kilomètres et les chemins de grande communication 30,000.

» Il importe certes de distinguer entre la grande et la petite voirie ; mais au point de vue de la circulation générale, la même attention est due à l'ensemble de la voirie. Tel chemin de grande communication vaut en importance maintes routes de l'État. Dans le Brabant, le réseau provincial équivaut à la moitié des routes de l'État. Les usagers sont incapables de découvrir la différence entre les deux catégories qui constituent en réalité la grande voirie.

» Quant à la répartition des charges pesant sur les communes, c'est l'arbitraire en plein. Si telle commune a la chance d'être sillonnée pour ainsi dire exclusivement par des routes de grande voirie, elle échappe à toute charge de voirie et nous en connaissons ainsi. Si telle autre n'a que de la voirie communale, elle succombe sous le poids des frais d'entretien, à moins, ce qui arrive, qu'elle ne se dérobe à ses obligations.

» Le personnel des Ponts et Chaussées de l'État ne connaît que ses routes ; celui de la province ne connaît que les siennes et celles des communes. L'un et l'autre sont abondamment fournis d'agents éparpillés sur tout le territoire.

» Nous ne pensons pas que la création d'un « Office national des Routes », qui viendrait nécessairement se greffer sur les rouages existants, réponde aux nécessités de réforme qui se révèlent. C'est plus de cohésion, plus de coordination, plus d'entente que l'on devrait établir entre les rouages gouvernementaux, provinciaux et communaux existants, sans qu'il doive en résulter de charges nouvelles, bien au contraire, »

Le Gouverneur de la Flandre orientale, de son côté, en exposant récemment les mesures envisagées pour la prospérité du Pays de Waes, émettait le vœu « qu'une politique de coordination entre l'État, les provinces et les communes permette de réaliser un programme de routes et de voies de communication répondant aux nécessités nouvelles ».

Enfin le Gouverneur de la Flandre occidentale ouvrant, à Bruges, la session du Conseil provincial, s'exprimait de façon toute semblable en disant :

« La diversité et l'éparpillement des activités qui ont à s'occuper de l'entretien et de la réfection des chemins, constituent une entrave à la bonne organisation du travail.

» Celle-ci exige de plus en plus des vues d'ensemble, une méthode rationnelle, une direction centrale qui ne peuvent se rencontrer dans le système actuel, ou tantôt l'État, tantôt les provinces, ailleurs les communes travaillent en ordre dispersé. »

Une question aussi directement intéressante pour les intérêts publics et privés ne pouvait manquer d'attirer l'attention de la Commission chargée d'étudier la Constitution d'un office des routes.

Elle fit l'objet de ses délibérations et, si elle fut écartée des conclusions déposées, ce n'est certes point en raison de son manque d'importance mais par pur motif d'inopportunité.

La Commission avait à faire œuvre pratique simple et immédiate et n'a pas cru pouvoir pousser trop fortement l'étude des réformes que comportera l'évolution future de l'amélioration des routes.

« C'est, dit son rapporteur, pour ces seules raisons de simplicité, d'efficacité et de promptitude que la Commission a été unanime à borner l'action initiale du Fonds spécial à la construction, à la réfection et à l'entretien des routes de l'État.

» Elle a prévu cependant, qu'au fur et à mesure de l'augmentation de ses ressources, le Fonds des routes pourrait étendre son action aux réseaux provinciaux et à certaines parties des chemins de grande communication.

» Elle considère que, en principe, il y aurait avantage à une concentration de l'administration de toutes les routes publiques, selon l'exemple de nombreux pays. »

Partout nous rencontrons donc la même pensée. La Commission des spécialistes représentant et l'administration et les usagers automobilistes n'a pas d'ailleurs esquivé ses responsabilités. Son opinion ressort clairement des considérations qui accompagnent l'exposé des raisons qui lui imposèrent d'écarter momentanément tout examen approfondi du problème envisagé.

« Elle a, à l'unanimité de ses membres, exprimé le vœu que soit créé un Ministère des transports et des voies de communication, qui concentrerait toutes les Administrations s'occupant de communications et qui sont éparpillées aujourd'hui dans divers Ministères.

» Elle y voit la forme nécessaire d'une véritable coordination de ces administrations, qui assurerait sûrement l'unification des services de voirie, laquelle ne lui a pas paru réalisable ni désirable dans la situation actuelle.

» Cette opération serait également susceptible de donner à l'Administration des routes, en tenant compte de l'existence du Fonds spécial, la forme complète et définitive que la Commission n'a pas pu réaliser, mais dont elle réserve complètement la possibilité.

» Elle n'a pas épuisé la question de l'organisation, parce que cela ne lui a paru ni utile, ni possible. Elle s'est bornée à l'organisation financière, capitale pour la restauration routière. »

Si nous nous sommes fait un devoir de nous attarder quelque peu, devant l'énoncé d'une réforme qui soulève de grands problèmes et peut être de grandes difficultés, c'est parce que nous croyons sincèrement que de son heureuse solution dépend, en grande partie, l'avenir d'une de nos richesses nationales.

. * .

L'Exposé des motifs joint au projet de loi instituant le Fonds des Routes prévoit l'exécution des travaux d'amélioration du réseau routier en deux étapes dont la première serait consacrée à la restauration des routes principales.

Voici, pour répondre à un désir exprimé, les précisions qu'il nous est possible de donner relativement à cette classification :

L'Administration des Ponts et Chaussées a dressé depuis quelque temps déjà, d'après leur importance pour la circulation et le degré d'urgence, le tableau des routes principales qui doivent être remises en bon état au cours de la première étape. L'on sait que la détermination de l'ordre qu'il convient de suivre pour les travaux de réfection constitue l'une des attributions du Conseil supérieur de la route, dont la création a fait l'objet de l'arrêté royal du 24 décembre 1927; l'énumération donnée ci-après des routes considérées comme principales dans le sens précité est donc à considérer comme essentiellement provisoire. Il est de plus à remarquer que depuis l'armistice, certaines de ces routes, notamment

celles dites axiales, ont été transformées déjà sur une longueur plus ou moins grande.

Bruxelles-Gand-Ostende ; Bruxelles-Anvers ; Bruxelles-Liège-Eupen-Aix-la-Chapelle ; Bruxelles - Namur - Dinant - Givet ; Bruxelles - Charleroi - Rocroi ; Bruxelles-Mons-Maubeuge ; Bruxelles-Audenarde-Courtrai ;

Bruges-Blankenberghe ; Bruges-Courtrai-Tournai-Valenciennes ; Ostende-Knocke et Ostende-Dunkerque ; Furnes-Ypres-Courtrai avec embranchements Furnes-Dixmude, Ypres-Poperinghe-Rousbrugge et Ypres-Warneton ;

Gand-Courtrai ; Gand par Deynze-Thielt à Ostende ; Gand-Anvers ; Gand-Audenarde-Renaix ; Gand-Grammont ; Saint-Nicolas-Alost-Ninove ; Tamise-Cruybeke ;

Anvers-Breda ; Anvers-Bergen-op-Zoom ; Anvers-Turnhout-Arendonck ; Anvers-Boom ; Anvers-Hemixem ; Moll-Bourg-Léopold ;

Louvain-Malines ; Louvain-Diest-Hasselt-Lanklaer ; Diest-Beeringen ; Saint-Trond-Hasselt-Maestricht ; Saint-Trond-Tongres-Maestricht ; Maestricht-Maeseyck ;

Liège-Hasselt ; Liège-Visé ; Liège-Aix-la-Chapelle ; Eupen-Maison Blanche ; Liège-Spa-Malmédy ; Liège-Remouchamps-Trois-Ponts-Vielsalm ; Liège-Hamoir ; Liège-Dinant ; Liège-Namur ; Liège-Huy ; Tirlemont-Huy ; Huy Dinant ;

Namur-Marche-Bastogne-Arlon-Luxembourg ; Dinant-Neufchâteau-Arlon ; Saint-Hubert-Laroche-Vielsalm ; Aywaille-Bastogne ; Neufchâteau-Bastogne ; Dinant-Bouillon-Florenville-Arlon ; Arlon-Longwy ; Arlon-Virton ;

Namur-Louvain ; Namur-Charleroi-Mons-Tournai ; Namur-Nivelles ; Beauraing vers Marche et vers Saint-Hubert ; Dinant-Philippeville ;

Mellet-Fosse-Anthée ; Châtelet-Rosée ; Charleroi-Beaumont ; Mons-Beaumont ; Mont-Saint-Jean-Nivelles-Binche ; Fayt-lez-Seneffe-Anderlues-Goée ; Mons-Valenciennes ; Hal-Tournai.

Venons en à la nature même des travaux à entreprendre.

Il serait bien malaisé de fournir dès maintenant des précisions, pour chaque route, sur la nature du revêtement qui sera adopté lors des transformations ; cette indétermination subsiste principalement pour les travaux à faire à partir de l'année 1929.

Il peut être intéressant cependant de fournir quelques indications sur les motifs qui dicteront le choix :

A une chaussée actuellement pavée ne sera pas substitué un revêtement d'une autre nature : comme les travaux d'amélioration comprendront habituellement l'élargissement de la chaussée trop étroite et l'élimination des matériaux impropres ou trop usés, on est naturellement amené à tirer le meilleur parti possible des pavés de remploi à provenir du démontage, à les utiliser donc pour un repavage de la route.

Les empièvements soumis à un trafic très intense et lourd auquel ils ne résistent pas, ou pour lesquels un développement du trafic en ce sens est à prévoir, seront généralement remplacés par une chaussée pavée en petits échantillons, établie sur l'ancien enrochement qui constitue une excellente fondation. Les empièvements soumis à un trafic moins lourd, mais trop intense pour qu'ils puissent être maintenus, même moyennant protection de la surface, seront

remplacés par des revêtements appropriés dits modernes, dallages, bétons de ciment ou matériaux à liant hydrocarboné, à construire sur la fondation primitive aménagée; des revêtements de divers systèmes, reconnus comme pouvant convenir d'après les circonstances locales, pourront fréquemment sans doute être admis en concurrence dans l'intérêt du Trésor.

L'Administration estime enfin qu'il sera possible de maintenir encore tels quels de nombreux empièvements, moins fatigués que ceux appartenant aux catégories précédentes, moyennant des travaux de protection de surface, et suivant divers procédés qui se sont révélés très efficaces dans ces derniers temps.

Le programme des travaux de réfection à exécuter pendant la seconde étape n'a pas été élaboré en détail jusqu'à présent; il n'est donc pas possible de fournir en ce moment la liste, même approximative, des routes à aménager pendant cette période. Cette détermination, comme pour la première étape, sera faite par le Conseil supérieur de la route; enfin, le choix des revêtements dans chaque cas se fera d'après les règles générales édictées plus haut.

. * .

En conséquence de toutes les considérations émises dans le présent rapport votre Commission spéciale s'est ralliée à l'unanimité, au projet du Gouvernement, sans y apporter aucune modification.

Elle invite donc la Chambre à lui accorder un vote favorable.

Le Rapporteur,
FERNAND GOLENTAUX.

Le Président,
MAX HALLET.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 16 FEBRUARI 1928.

ONTWERP VAN WET TOT INSTELLING VAN EEN BIJZONDER EN TIJDELIJK FONDS VOOR DE WEGEN ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE BIJZONDERE COMMISSIE ⁽²⁾ UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER **GOLENVAUX**.

MIJNE HEEREN,

Het wetsontwerp tot instelling van een bijzonder en tijdelijk Fonds voor de wegen wordt toegelicht met eene zeer klare en met redenen omkleede Memorie. De Kamerleden die nog niet volkomen overtuigd zouden zijn, dat het noodzakelijk is buitengewone maatregelen te treffen voor de oplossing van het wegeenvraagstuk, zullen er afdoende beweeggronden in vinden ten gunste van het dringend herstel der wegen van het land.

Het hoeft geen betoog dat het net onzer Staatsbanen in zeer slechten toestand verkeert; tijdens den oorlog werden zij op vele plaatsen doorgebroken en omgewoeld, daarna onvoldoende hersteld en sedertdien weinig onderhouden, hebben zij thans hoe langs zoo meer te lijden onder een steeds druk toenemend automobielen-verkeer, zoodat zij niet langer in dien toestand kunnen blijven. Zij moeten niet enkel hersteld worden in hun staat van bruikbaarheid, maar bovendien moeten zij worden aangepast aan de vereischten van het vlugge moderne rijtuigenverkeer.

De credieten voor het onderhoud, die op het eerste gezicht in die kosten zouden moeten kunnen voorzien, indien men zich streng aan de beginselen houdt, zijn daartoe echter volkomen onvoldoende. Anderzijds, waren de sommen sedert den wapenstilstand op de Buitengewone Begrootingen uitgetrokken maar van weinig tel. De gezamenlijke middelen van deze normale en uitzonderlijke credieten

¹⁾ Wetsontwerp, n^o 66.

⁽²⁾ De *Bijzondere Commissie*, voorgezeten door den heer Hallet, bestond uit :

a) *de leden van de Bestendige Commissie voor de Financiën, de Begrootingen en de Bezuinigingen* : de heeren Hallet, voorzitter; Pussemier, ondervoorzitter; Carlier et David, secretarissen; Boddart, Bologne, Brusselmans, Buyl, De Bruyne (Auguste.), Debunne, Dejardin, de Liedekerke, de Wouters d'Oplinter, Drion, Golenvaux, Hoen, Kreglinger, Lepage, Merlot, Soudan, Van Ackere (F.) en Wauwermans.

b) *de afgevaardigden van de Afdeelingen* : de heeren Renkin, Huart, Van de Vyvere, Lemonnier, Desaegher en Wauters.

bleven, wegens begrootingsbezwaren, steeds zoodanig ongenoegzaam, dat er meer afdoende maatregelen dienen te worden getroffen.

Het ontwerp heeft dus ten doel zoo spoedig mogelijk een einde te stellen aan dien toestand die zeer schadelijk is voor 's lands economische belangen.

*
* *

Tot in 1926, bedroegen de uitgetrokken sommen op de Begrooting van Openbare Werken voor het onderhoud der wegen niet meer dan 26 millioen; in 1927, steeg dat cijfer tot 38 millioen, om 66 million te bereiken in het ontwerp van dit jaar. Al de bevoegde vakmannen zijn echter 't akkoord om te beweren dat eene jaarlijksche som van honderd millioen ten minste noodzakelijk is om ons wegennet, zelfs na zijn herstel, in een genoegzamen staat te onderhouden.

Op 31 December 1926, bedroegen de sedert den wapenstilstand betaalbaar gestelde uitgaven, op de Buitengewone Begrootingen en de Begrootingen der terugvorderbare uitgaven, gezamenlijk ongeveer 233 millioen, waar men het in 1927 voorziene crediet van 29 millioen moet aan toevoegen. Gemiddeld werd dus jaarlijks slechts de bespottelijke som van 29 millioen aan het herstel onzer vernielde wegen besteed.

Tot nog toe heeft men dus geene ernstige poging kunnen doen voor het herstel onzer wegen, dat geregeld door het Parlement werd gevraagd, met groot misbaar door de gebruikers werd geëischt en door het Bestuur als noodzakelijk werd geacht. Het is overbodig hier te verklaren dat de financieele toestand van het land steeds den besten wil heeft verlamd.

Men kan niet ontkennen dat men na den oorlog onze steenwegen slechts met zeer beperkte middelen heeft hersteld. Onze as-banen en enkele der voornaamste verkeerswegen werden nochtans over een ruim gedeelte van hunne lengte voorgoed hersteld, zelfs met inachtneming van de moderne eischen der bruikbaarheid. Daarentegen verkeerden vele banen die bij den wapenstilstand nog in goeden staat waren, thans, bij gebrek aan onderhoud, in een zeer bedenkelijken toestand. Zoo, b. v., de wegen van de provincie Luxemburg.

Naar luid van eene raming die verschenen is in het verslag dat opgesteld werd door professor Campus en den 20^e Juni 1927 aan de Regeering werd overgemaakt door de Commissie belast met het onderzoek over de oprichting van een Dienst voor 's Lands Wegen, zijn de nog uit te voeren herstellingswerken zeer aanzienlijk. Inderdaad, volgens dit document, bestaat het net der Staatsbanen heden ten dage 2,000 kilometer bestrate wegen in middelmatigen staat, 2,000 kilometer in zeer slechten staat; 1,000 kilometer steenwegen in middelmatigen staat en 2,000 kilometer in slechten staat. Het overige, zijnde slechts 1,800 kilometer voor een geheel van 8,900 kilometer, verkeert in goeden staat.

Men zal wel moeten toegeven, dat het Bestuur van Bruggen en Wegen en dat van de Gemeentewegen, die samen onze groote banen moeten herstellen, niet aansprakelijk kunnen worden gesteld voor een zoo schadelijken toestand. Zij kunnen den toestand verhelpen, maar hunne werkzaamheid wordt stopgezet door de ongenoegzaamheid der credieten die door de Regeering worden geëischt en door de wetgevende macht worden verleend.

Alles komt dus ten slotte neer op de toepassing van de vereischte geldelijke maatregelen. De technische oplossing biedt geen onoverkomelijk bezwaar; de werkwijzen zijn definitief vastgesteld, niet lichtzinnig maar op grond van studiën

en raadplegingen die noodzakelijk werden geacht wegens de overgrootte uitgestrektheid van het vraagstuk en de radikale hervorming van het voertuigenverkeer.

* * *

Over dit voorbereidend werk willen wij een woord zeggen : het zal in ruime mate bevorderd worden door het eenparig verlangen ditmaal vlugge en kracht-dadige maatregelen toe te passen.

Voor eerst werd een Comiteit van advies voor de wegen ingericht bij ministerieel besluit van 26 November 1923.

Zijne taak was, naar de mededeeling aan het Ministerie van Landbouw en Openbare Werken « op grondige wijze den toestand van de wegen, behorende tot het grootte wegnnet van den Staat te onderzoeken, vast te stellen in zooverre herstel- en verbeteringswerken, dringend noodig zijn, en tevens de rangorde waarin deze werken moeten aangevat worden, de beste middelen van aanleg en onderhoud te zoeken, en over het algemeen alles wat betrekking heeft op het aanleggen en het onderhouden van die wegen, ten slotte de bijzondere vraagstukken te onderzoeken die de Minister van Openbare Werken aan het Comiteit voorlegt ».

Bij besluit van Minister Ruzette, in dato 15 Mei 1924, werden aangeduid om deel uit te maken van dit Comiteit :

De Algemeene Bestuurder van Bruggen en Wegen, voorzitter van het Comiteit;

De Algemeene Bestuurder van de Wegen en van de Burgerlijke Gebouwen, ondervoorzitter;

De Algemeene Inspecteurs van Bruggen en Wegen, belast met de twee algemeene inspecties van de wegen;

De Algemeene Bestuurder van het Beheer der Gemeentewegen (Ministerie van Landbouw).

2^o Werden aangeduid om onderscheidenlijk in den schoot van dit Comiteit te vertegenwoordigen :

a) Het Ministerie van Landsverdediging : kolonel Cumont, stafofficier, hoofd van de IV^e afdeling van den Legerstaf;

b) De Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen : de heer Caufriez, algemeen bestuurder van deze Maatschappij;

c) De grootte steden van het land : de heeren O. Würth, hoofdingenieur van de stad Brussel; Roelands, hoofdingenieur, bestuurder van de wegen der stad Antwerpen en Pellegrin, ingenieur bestuurder van den dienst der wegen der stad Luik;

d) De « Royal Automobile Club van België » : de hertog d'Ursel, voorzitter van die club;

e) De « Touring Club van België » : de heer Duchaine, voorzitter van die vereeniging;

f) De « Belgische Wielrijdersbond » : Doktor M. Gyselink;

g) De « Belgische Motorfietsbond » : baron G. Nothomb, voorzitter van dien bond;

h) Het « Centraal Nijverheidscomiteit » : de heer Guinotte, gevolmachtigd beheerder van kolenmijnmaatschappijen;

i) De « Groupement général des Industries extractives Belges », de heer Hankar-Urban, beheerder-zaakvoerder van de « Société anonyme des Carrières de Porphyre de Quenast ».

j) De « Fédération nationale Belge des Bâtiments et des Travaux publics », de heer R. Dubois, ingenieur, secretaris van die vereeniging.

k) De Nationale Bond van Handels- en Nijverheidsvereenigingen van België, de heer J. Vuylsteke, nijveraars te Brussel.

3^o Aan den heer Dopp, technisch onderbestuurder bij het Centraal Bestuur van Bruggen en Wegen, werd het ambt opgedragen van secretaris van het Comité van Advies voor de Wegen, zonder stemgerechtigd te zijn;

Met aldus rond de vertegenwoordigers van het Bestuur te groepeeren en de afgevaardigden van belangrijke vereenigingen van op dit oogenblik bestaande gebruikers, en de mandatarissen van andere Departementen van den Staat, onder eender welken vorm betrokken bij het vraagstuk van de wegen, werd er een organisme in 't leven geroepen, waarvan de diensten spoedig gewaardeerd werden. Misschien toonde de Regeering zich al te vreesachtig, door hare bevoegdheden te beperken, en door niet een doorlopend en bestendigen arbeid te eischen.

Niettemin verichtte het Comité van advies onder alle opzichten een merkwaardigen arbeid, en rechtvaardigheidshalve verdient het daarvoor hulde gebracht.

Hebben de omstandigheden het belet definitieve financieele oplossingen voor te stellen, zijne documentaire studiën waren zeer vruchtbaar en goed geregeld.

De verschillende afdelingen die het stichtte hebben maanden lang gearbeid; hunne verslagen vormen een soort van juridische en tevens — onder wetenschappelijk en practisch oogpunt — technische codex van heel het wegen-vraagstuk in België.

De eerste afdeling bracht het reglement tot stand, dat het gevolg en de aanvulling was van de wet op de politie van het verkeer. Zij heeft zich toegelegd op de studie en op het onderzoek van het ontwerp van internationale overeenkomst betreffende het automobiëlverkeer, dat op de Conferentie van Parijs, in April 1926, voorkwam. Dit waren twee hoofdkwesties zoowel onder bestuurlijk oogpunt als onder het oogpunt van de regeling van het vervoer en van het toerisme.

De tweede afdeling, deze van de klasseering, heeft op onaanvechtbare en onaangevochte wijze vastgesteld de redematige orde waarin de herstellingswerken aan de steenwegen moesten uitgevoerd worden voor het geheele land. Het was vooreerst de bepaling van de as-wegen die België doorsnijden, en die de kern vormen van het verkeer; daarna het rangschikken van andere groote wegen, naar de mate van hunnen economische belangrijkheid; ten slotte de vaststelling van de nieuwe banen, die men achtereenvolgens binnen een korten tijd zal moeten aanleggen, als gevolg van de groote veranderingen, op gebied van nijverheid en toerisme, in vele onzer gewesten.

De technische afdeling heeft, na lange studie, de regelen aangeduid die dienen gevolgd te worden bij het herstel en het onderhoud der wegen. Zij heeft inzonderheid de onderscheidenlijke waarde geklasseerd van de verschillende stelsels van bestrating.

De gezamenlijke besluiten, duidelijk en practisch, van het Comité van Advies

voor de Wegen, blijft naar onze meening het kostbaarste werk van voorbereiding, waarvan het Bestuur, belast met de uitvoering van het programma van volledig herstel van het wegnnet, onverwijld zal gebruik maken. Wij willen nogmaals hulde brengen aan den gewetensvollen arbeid van een verdienstelijk en misschien miskend organisme.

. . .

Dan kwamen de Koninklijke besluiten van 1 Maart 1927.

In haar verslag aan den Koning, dat de handteekening droeg van al de Ministers, omschreef de Regeering als volgt hare wegnpolitiek :

« Er voor bezorgd het land te voorzien van al hetgeen noodig is voor de ontwikkeling van zijn bedrijvigheid, heeft de Regeering haar aandacht gevestigd op de noodzakelijkheid een net van wegen tot stand te brengen, dat aan de vereischten van de moderne verkeersmiddelen beantwoordt.

» Dit net werd bij ons niet aangelegd om aan een druk en snel verkeer te weerstaan. Door het autoverkeer werd er, in korten tijd, belangrijke schade aan toegebracht.

» Wijl onze wegen niet meer aan de huidige behoeften beantwoorden, heeft het verkeer van motorvoertuigen niet die vlucht kunnen nemen, welke zou passen bij de dichtheid van onze bevolking en de belangrijkheid van ons vervoer.

» De slechte staat van onze wegen is oorzaak van een klaarblijkend overdreven brandstofverbruik, te vlugge slijtage van de wielbanden en te spoedige beschadiging van de rijtuigen.

» Het allerbelangrijkst economisch vraagstuk, dat aldus is opgerezen, is van financieelen en technischen aard.

» Het blijkt wel, dat de eigenaars van voertuigen, overtuigd dat het bestaan van een degelijk gebouwd net van wegen ontegenzeggelijk in hun belang is, er in zullen toestemmen tot zijn aanleg bij te dragen.

» Ongetwijfeld, zullen de met dat doel in te voeren taksen niet volstaan voor het bijeenbrengen van de middelen, noodig voor de eerste werken : nieuwe wegenbedekking, wijziging van den loop der wegen, enz. Doch later, bij drukker geworden verkeer en wanneer nog alleen de gewone onderhoudskosten zullen moeten gedekt worden, zal de opbrengst van die bijdrage meer dan voldoende zijn.

» Het zou er dus op aankomen thans uitgaven aan te gaan, waarvan de tegenwaarde te vinden is in de opbrengst van ook verder in de toekomst te heffen taksen.

» Van uit een technisch standpunt, dient er aandacht gewijd aan het duurzamer maken van onze wegen, aan het opsporen van de beste methoden van aanleg en bestrating, van de beste wijzen van onderhoud en van het middel om de materialen van ons eigen land zoo voordeelig mogelijk te gebruiken.

» Zulk werk mag niet aan het toeval worden overgelaten. De Regeering wenscht het vraagstuk in zijn geheel te doen bestudeeren en de werking van al de openbare besturen, die zich, op welke wijze ook, met die kwesties hebben bezig te houden, te ordenen en te regelen.

» De gedachte van de oprichting van een Nationaal Ambt der Wegen werd reeds opgeworpen.

» De Regeering heeft de eer aan Uwe Majesteit de oprichting voor te stellen van een commissie, wier leden in opdracht zouden hebben te onderzoeken of het,

door het in het leven roepen van dergelijk ambt, zou mogelijk zijn de vlugge oplossing van het vraagstuk der wegen voor te bereiden. »

Voornoemde Commissie werd ingesteld onder voorzitterschap van baron Ruzette en het ondervoorzitterschap van den heer Laboulle, oud-ministers van Openbare Werken. Zij bestond uit :

De heeren CAMPUS, professor in de burgerlijke genie aan de Hoogeschool te Luik;

DELMER, hoofdingenieur, bestuurder van het Mijnwezen;

DUVIVIER, ingenieur, beheerder van den « Touring club de Belgique »;

GERARD, ingenieur, voorzitter van de technische commissie der « Union routière »;

GEVAERT, algemeen bestuurder, ten eeretitel, van Bruggen en Wegen, afgevaardigde van de « Automobile Club »;

LABOULLE, gewezen Minister van Openbare Werken;

LAMBERT, schatbewaarder van de « Fédération des entrepreneurs de transports publics »;

LAMBIN, algemeen bestuurder van Bruggen en Wegen;

MAERTENS, algemeen bestuurder der Gemeentewegen;

MARTEL, secretaris van de « Centrale nationale des ouvriers de la pierre »;

MEULEMANS, voorzitter van de « Ligue pour la défense des intérêts généraux de l'industrie du grès »;

Colonel VAN DEUREN, professor aan de Militaire School.

De Commissie hield zes vergaderingen en legde reeds op 20 Juni 1927 het algemeen verslag van hare werkzaamheden neer. Uit hare besluiten is het ontwerp ontstaan dat thans aan de Kamer wordt voorgelegd.

Wij kunnen niet weerstaan aan het verlangen uit dit document belangwekkende beschouwingen over te nemen.

Twee stellingen stonden tegenover elkaar :

Eenerzijds, de stelling, die wij de administratieve stelling zullen noemen, stelde voor, de bevoegdheden van het Bestuur van Bruggen en Wegen in geen deele te wijzigen, maar de credieten die het vraagt te zijner beschikking te stellen, met aan dit bestuur, voor het gebruik der credieten, dezelfde vrijheid toe te staan als de voorstaanders van een Wegenbureau vroegen voor de inrichtingen die zij zouden willen tot stand brengen.

De stelling, anderzijds, van de vertegenwoordigers der vereenigingen en bonden van automobilisten en automobiëlvervoer, stelde een gansche hervorming van het bestuurlijk stelsel van de Rijkswegen voor; in de toekomst zou dit worden toevertrouwd aan een organisme opgericht volgens het plan dat werd bestudeerd voor de diensten der telegraphen en telefonen. Het huidig bestuur van onze wegen zou aldus veranderd zijn in regie, met rechtspersoonlijkheid en financiële zelfstandigheid. Men zou natuurlijk al de grondwettelijke en wettelijke verplichtingen gevrijwaard hebben, betreffende de werking van de machten, de parlementaire contrôle, de ministerieele bevoegdheden, de regelen van de openbare comptabiliteit, de rechten van het personeel, enz. Evenwel, de tusschenkomst van de gebruikers der wegen zou zich doen gelden door eene

belangrijke vertegenwoordiging in den schoot van den Beheerraad en in den Bestuerraad.

De administratieve stelling kreeg de bovenhand; men zou inderdaad niet kunnen begrijpen, waarom de wetgevende machten aan eene regie gemakkelijheid van handelen zou verleen en die zij aan een openbaar bestuur zouden weigeren, als wanneer dit laatste met meer zekerheid daarvan zou gebruik maken in het algemeen belang en onder een degelijken openbare controle.

Anderzijds, betreft het hoofdpunt van de stelling der automobilisten de financieele maatregelen, en stelt het voor de oprichting van een bijzonder fonds voor het aanleggen en onderhouden der wegen. Het Bestuur van Bruggen en Wegen — dat verklaart voor het volledig vervullen van zijn taak niets anders noodig te hebben dan de passende credieten — had geen enkel principieel bezwaar tegen dit stelsel van organisatie der geldmiddelen. Het moest, integendeel, aannemen dat het daarin eene financieele zekerheid zou vinden die het tot hiertoe niet gekend had, waardoor het programmas voor een langen termijn kan opmaken, en de uitvoering ervan regelen tot groot voordeel van 's lands economie.

Het Beheer erkent insgelijks de mogelijkheid van sommige hervormingen van huishoudelijken aard en vraagt die zelfs met nadruk; doch het beweert alleen bevoegd te zijn om over de gepastheid en het belang er van te oordeelen, met vrijwaring, vóór alles, van het algemeen belang. Iedereen weet dat het besloten heeft den weg eener weldoende decentralisatie in te gaan.

Deze onderscheidene gegevens wijzen den oorsprong aan van het besluit dat, gansch natuurlijk uit de werkzaamheden der Commissie ontstond.

Deze heeft zich, gelukkig, niet met woorden gepaaid en zocht vooreerst naar eene oplossing die eenvoudig was, spoedig kon verwezenlijkt worden en de geldmiddelen kon aan de hand doen tot het noodzakelijk herstel van onze wegen. Door de nagenoeg volkomen herstelling van het net onzer groote wegen, in vijf jaren te verzekeren, vond zij eene oplossing die voor het land eene onschatbare weldaad was en machtig bijdroeg tot zijn economische opbeuring.

Men moest dus het beloop vaststellen van de uitgave die men voor zulk werk ging toestaan. De afgevaardigden van het Beheer en de vertegenwoordigers der gebruikers van het automobielenverkeer gaven overeenstemmende schattingen die, opgemaakt naar verschillende grondslagen, neerkwamen op een bedrag van nagenoeg een milliard frank.

De Commissie stelde een financieel programma voor, gegrond op de leening en de begrootingscredieten voor het onderhoud, verdeeld over een tijdsversloop van vijf of zes jaren.

De oplossing, opgelegd door de Regeering, vereenvoudigt het vraagstuk. Het ontwerp sticht een fonds van 600 millioen; de Regeering verbindt zich (zonder tot het sluiten van leeningen over te gaan) deze som vóór 1933 te storten. Anderzijds, erkent men dat het noodzakelijk is een gewoon crediet te verleen en voor het herstel en het onderhoud, dat jaarlijks op 104 millioen geraamd wordt door het Beheer van Bruggen en Wegen zelf.

Wij hebben, naar aanleiding van het onderzoek der Buitengewone Begrooting, in het licht gesteld dat het noodzakelijk was voortaan, in de uitgaven op de Begrooting van het Ministerie van Openbare Werken, een crediet van dit bedrag te doen voorkomen. Het bedrag, voor dit jaar voorzien, beloopt 66 millioen;

wij hopen dat deze som toekomend jaar het bedrag zal bereiken, dat onmisbaar is opdat men het crediet kunne beschouwen als eene daad uitgaande van een goed en gezond beheer.

*
* *

Het verslag van den Eersten Minister en van den Minister van Openbare Werken, gericht tot den Koning op 24 December 1927, en opgenomen in den *Moniteur* van 8 Februari 1928, vat op zeer duidelijke wijze het plan samen, door de Regeering vastgesteld, naar aanleiding van de voorbereidende werkzaamheden der studiecommissie :

« De Commissie besluit tot de noodzakelijkheid, aan de herstelling der Rijkswegen een som van ongeveer 1 milliard frank te besteden, welke over vijf dienstjaren zou verdeeld worden.

» Uitgaande van de onderstelling, dat de Staat jaarlijks de noodige fondsen niet zou kunnen vinden, stelde de Commissie voor, een leening uit te schrijven, waarvan de opbrengst, beheerd door een « Dienst der Wegen » aan het herstellen van ons wegnnet zou besteed geworden zijn.

» Welnu, de Regeering is in staat de noodige uitgaven voor de herstelling der wegen te bestrijden, zonder behulp van een leening en zonder de tussenkomst van een financieel lichaam. Ze acht het derhalve overbodig een Dienst der Wegen op te richten.

» Het Bestuur van Bruggen en Wegen moet, zooals het tot heden ten genoegen van iedereen gedaan heeft, de leiding hebben bij den aanleg, het herstellen en het onderhouden der wegen.

» Dit Bestuur was, de laatste jaren, een zeer ondankbare rol toegewezen; daar het slechts over zeer beperkte geldmiddelen beschikte, stond het voor een al te zware taak en de uitslagen, die het bekwaam, hoe merkwaardig deze ook mogen wezen ten aanzien van de beperkte begrootingsmiddelen, hebben het wel eens aan kritiek blootgesteld.

» Dient nu de zorg voor de op de wegen uit te voeren werken aan het Bestuur van Bruggen en Wegen overgelaten, de Regeering kan in dezen nochtans met vrucht den raad inwinnen van hen, die er het meest belang bij hebben, dat ons wegnnet in goeden staat verkeert.

» Nochtans heeft de Commissie, door Uw Majesteit ingesteld, tot bestudeering van het oprichten van een Dienst der Wegen, het advies uitgebracht; dat de bevoegdheden van het Raadgevend Comité der Wegen niet uitgebreid genoeg waren en het daardoor niet in staat was doorlopend te zetelen; dat, anderdeels, zijn samenstelling niet meer beantwoordde aan de tegenwoordige indeeling der groepeerings van weggebruikers.

» Deze opmerking is gegrond en wij zijn van meening, dat een reorganisatie van het Raadgevend Comité in den hiervoren aangegeven zin den besten uitslag zou kunnen opleveren, door een nog inniger samenwerking tusschen het Bestuur de weggebruikers te bevorderen; wij denken ook dat aan het omgewerkte en en verjongde organisme de Koninklijke goedkeuring dient gegeven te worden.

» Nu de Regeering er toe besloten is, een ernstige en volgehouden poging te doen voor de algeheele en definitieve herstelling van de Rijkswegen, is het meer dan ooit nuttig een beroep te doen op de medewerking van de weggebruikers,

hun voorstellen te vragen, hun kennis te geven van de ontwerpen, die tot stand gebracht zullen worden.

» Daarom veroorloven wij ons aan Uw Majesteit bijgaand ontwerp van besluit voor te leggen, waarbij de « Hooge Raad der Wegen » opgericht wordt. »

De oprichting van dezen Hoogen Raad der Wegen die de plaats inneemt van het gewezen Comité, ingesteld door den heer Baron Ruzette, en dat over tamelijk uitgebreide bevoegdheid beschikte, beantwoordt aan de rechtmatige eischen van de organisaties der benuttigers. Zijn zuiver raadgevende rol kan geenszins de werking van het bestuur dat het Fonds beheert belemmeren doch, integendeel, het bijstaan.

Ziehier de samenstelling van dezen Raad, zooals zij bij Koninklijk besluit van 31 December 1927 gevormd is.

Zullen lid zijn van dezen Raad :

- 1° De heer *Secrétaris-Generaal* van het Departement van Openbare Werken; en
- 2° De heer *Directeur-Generaal* van Bruggen en Wegen, onderscheidenlijk als voorzitter en als ondervoorzitter;
- 3° De *Directeur der Wegen*;
- 4° Een *Inspecteur-Generaal* van Bruggen en Wegen, belast met het toezicht op de Rijkswegen;
- 5° Een afgevaardigde van het bestuur der gemeentewegen;
- 6° Een afgevaardigde van het Ministerie van Financiën;
- 7° Een afgevaardigde van het Ministerie van Landsverdediging;
- 8° Een afgevaardigde van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen;
- 9° Een afgevaardigde van den technischen dienst der provincie Brabant, die de gezamenlijke technische provinciediensten zal vertegenwoordigen;
- 10° Een afgevaardigde van den technischen dienst der stad Brussel;
- 11° Een afgevaardigde van den technischen dienst der stad Antwerpen;
- 12° Een afgevaardigde van den technischen dienst der stad Luik;
- 13° Een afgevaardigde van den technischen dienst der stad Gent;
- 14° Een afgevaardigde van de « Royal Automobile Club de Belgique »;
- 15° Een afgevaardigde van de « Touring Club de Belgique »;
- 16° Een afgevaardigde van den Vlaamschen Toeristenbond;
- 17° Een afgevaardigde van de « Union routière belge »;
- 18° Een afgevaardigde van de « Fédération motocycliste de Belgique »;
- 19° Een afgevaardigde van de « Ligue vélocipédique belge »;
- 20° Een afgevaardigde van het « Comité central industriel »;
- 21° Een afgevaardigde van de « Fédération des entrepreneurs de transports »;
- 22° Een afgevaardigde van de « Fédération nationale des associations industrielles et commerciales de Belgique »;
- 23° Een afgevaardigde van het « Syndicat du véhicule automobile industriel »;
- 24° Een afgevaardigde van de groepeerings der porfiergroefontginners;
- 25° Een afgevaardigde van de groepeerings der zandsteengroefontginners;
- 26° en 27° Twee afgevaardigden voor de vertegenwoordiging van de arbeiders-vereeningen der bouwnijvergeid en der wegenmaterialen;
- 28° Een afgevaardigde der « Fédération des entrepreneurs belges de voirie »;
- 29° Een afgevaardigde van de « Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles ».

De taak van den Raad wordt als volgt omschreven :

« De Hooge Raad der Wegen bestudeert op eigen initiatief den toestand en de algemeene noodwendigheden der Rijkswegen; hij licht den Minister van Openbare Werken daarover in, alsmede over de volgorde die dient aangenomen bij het herstellen en verbeteren van het bestaande wegennet.

» Hij geeft aan den Minister van Openbare Werken adviezen over de te treffen maatregelen en de op touw te zetten studies, met het oog op de verbetering van het verkeer, de nummering en de seininrichting der wegen.

» Hij is bevoegd, raad te geven in zake de waarde der wegverhardingen en het onderhoud der steenwegen.

» Over het algemeen, brengt de Raad zijn advies uit over alle quaesties die hem door den Minister van Openbare Werken onderworpen worden.

» De leden van den Raad kunnen den Minister van Openbare Werken afzonderlijk vragen aan den Raad quaesties voor te leggen, in verband met de wegen, welke, naar hun meening, de aandacht van den Raad verdienen; de Minister beslist er over, of die quaesties op het programma der werkzaamheden van den Raad zullen gebracht worden.

» Het bestuurbureel krijgt regelmatig inzage van de lastkohieren betreffende de werken aan de wegen; het doet aan den Minister van Openbare Werken de voorstellen die het nuttig acht in het belang der weggebruikers. »

. . .

In de Memorie van Toelichting vinden wij een stel beschouwingen waarvan de Kamer de belangrijkheid zal begrijpen en waarover wij niet verder zullen uitweiden.

De tekst der voorgestelde wetsbepalingen is vervat in een enkel artikel.

Het Fonds is een bijzonder en tijdelijk fonds en heeft ten doel te voorzien in de uitgaven der werken, gedurende de jaren 1928 tot 1933 uit te voeren tot herstelling en bruikbaarmaking van het Rijkswegennet.

Het Fonds zal ingeschreven worden op de Begrooting voor Order en gespijsd worden tot beloop van 600 miljoen frank door middel van credieten uit te trekken, op de Buitengewone Begrootingen van dit tijdsverloop, op het Departement van Openbare Werken.

Het beheer zal dus toevertrouwd worden aan den Minister van Openbare Werken die aansprakelijk wordt voor het benuttigen der gelden en jaarlijks aan de Kamers rekenschap geeft van de gebruikte sommen.

Het doel is dus klaarblijkend, door middel van eene eenvoudige inrichting, de voldoende gedeeltelijke middelen te verschaffen voor een werk dat in zijn omvang en zijn duur vast omschreven is.

Bij het onderzoek van het ontwerp in de Commissie, waren al de leden t'akkoord over het programma der werken en het bedrag der te verleenen credieten.

Eene enkele opmerking werd door een lid in het midden gebracht, namelijk of de credieten niet aanzienlijker zouden moeten zijn.

Wij meenen dat men daar niet moet bij stil staan. Men kan ongetwijfeld moeilijk het juist bedrag bepalen van de herstellingswerken die over gansch het land moeten uitgevoerd worden. Niet te voorziene factoren kunnen immers de zaken wijzigen tijdens de lange uitvoeringsperiode. Te weinig of te veel voorhanden zijnde arbeiders, materialen of vervoermiddelen kunnen hun weerslag

vinden op den einduitslag van het werk. De ramingen werden echter niet lichtzinnig gedaan, en in dit verslag hebben wij kunnen vaststellen dat de bevin-
dingen van het Bestuur van Bruggen en Wegen op dit punt namelijk goed overeenkwamen met die van de specialisten die de banen gebruiken.

Het milliard der wegen wordt ruimschoots verzekerd zoowel door het Fonds als door de credieten voor onderhoud die, gedurende zes jaren, op de Gewone Begrooting moeten gebracht worden.

Moest men nu, ondanks dit alles, toch misgerekend hebben, wel dan kunnen Regeering en Kamers dit gemakkelijk verhelpen met de credieten voor de werken te verhoogen door middel van aanvullende sommen op de uitgaven der Buitengewone Begrooting en zelfs met nieuwe steungelden te verleenen aan het Fonds dat men zonder bezwaar kan uitbreiden, zelfs met verlenging van zijn bestaansduur.

Persoonlijk zijn wij van gevoelen, dat de openbare machten en de gebruikers der wegen eensgezind zijn om het vraagstuk der spoedige herstelling van ons wegennet eens en voorgoed uit de baan te ruimen. Moesten dus — hetgeen niet waarschijnlijk is — later nieuwe offers noodig blijken, dan zal niemand in België zich daartegen verzetten.

. . .

Tijdens de werkzaamheden van de Bijzondere Commissie, hebben nochtans sommige leden een zeker wantrouwen getoond tegenover het beginsel zelf waardoor bijzondere en tijdelijke fondsen worden opgericht.

Waarom, zeggen zij, een Fonds der wegen oprichten?

Daarop antwoordt de Memorie van Toelichting : « Het stichten van een bijzonder Fonds zal den wil van de Regeering en van de Kamers doen blijken, om de herstelling der wegen aan te vatten en de onafgebroken voortzetting van dit werk over de zes jaren, noodig voor zijn uitvoering, te verzekeren. »

Nu, om dit doel te bereiken, is het voldoende 600 millioen in te schrijven voor de herstelling der wegen, met vermelding dat de Regeering, bij afwijking van de bestaande wetten, dit crediet kan benuttigen tot 31 December 1933.

De oprichting van het Fonds zou dus overbodig zijn.

Wij zijn van gevoelen dat deze zienswijze niet kan volgehouden worden en dat de voordeelen van de oprichting van het Fonds in het oog springen.

De inschrijving van 600 millioen frank voor het herstel van de wegen, in de Buitengewone Begrooting, ware slechts mogelijk op voorwaarde dat men deze met een tekort van 500 millioen zou bezwaren. Men zou dit tekort met leeningen moeten dekken, aangezien men over geene andere middelen beschikt.

Dit is nu juist eene mogelijkheid waaraan men niet kan denken zonder dat er groot gevaar uit ontstaat voor de Begrooting en voor den algemeenen toestand onzer financiën.

Iedere gelijkstelling tusschen de gevolgen van de twee standpunten, is dan ook onmogelijk.

Om logisch de redeneering te volgen van de achtbare leden die ongaarne het bestaan aannemen van een speciaal Fonds — hetgeen geenszins eene nieuwigheid is — zouden de credieten dus ieder jaar moeten goedgekeurd worden, met verlenging van de benutting. De wet verleent natuurlijk dit recht aan de Wetgevende Kamers doch wat komt er, in dit geval, van het zoo kostbaar

principe der voortzetting van het werk, die afhankelijk is van jaarlijksche verbintenissen, zonder globale verplichting?

Hoe zou dan deze bepaalde bedoeling bekrachtigd worden, die onze Regeering tot uiting brengt, en wier uitdrukkelijke bekrachtiging door het Parlement, zij voorstaat? Waar zou de wil vastgelegd zijn, om van nu af te besluiten dat, binnen een bepaalden termijn, de onmisbare gelden achtereenvolgens zullen ter beschikking worden gesteld van het financieel organisme dat de algemeene onderneming, tot het herstel van onze wegen, met de noodige middelen moet wapenen?

Hoogstens, zou men in de jaarlijksche Begrooting eene uitgave kunnen opnemen van 100 millioen, met vermelding dat zij eene schijf is van de gezamenlijke uitgave van 600 millioen. Doch, onder dezen vorm — men moet het erkennen — is de verbintenis onvoldoende en heeft zij niet meer waarde dan het commentaar van een Memorie van Toelichting. En de wisselvalligheden die men te boeken had, sedert den wapenstilstand, wat betreft het herstellen van onze wegen, doen ons juist vreezen dat er nog zou vertraagd en uitgesteld worden.

* *

Er werd geene tegenwerping aangevoerd nopens de huishoudelijke inrichting van het Fonds zelf.

Het geldt hier eene instelling, van zuiver financieelen aard, die enkel en uitsluitend de Begrooting betreft. Zij staat ter beschikking van den Minister van Openbare Werken die ze beheert, onder zijn verantwoordelijkheid; zij is onderworpen aan het regime der wetten op de comptabiliteit van den Staat, dat zelfs versterkt wordt door de verplichting om jaarlijks eene bijzondere afrekening aan de Kamers voor te leggen.

Het is de verantwoordelijke Minister die, bijgestaan door bevoegde personen en steunende op adviezen van een raadgevend organisme, zal beslissingen treffen aangaande de werken die moeten ondernomen worden, over den aard van deze werken, hunne rangschikking, kortom, de volledige uitvoering en dit door middel van zijne gewone diensten.

De Regeering en de Kamers — wij herhalen het — nemen de verbintenis op zich, welke door een wetstekst bekrachtigd is, om regelmatig, van nu af tot het jaar 1933, de onmisbare credieten tot vervulling van het vastgesteld programma, te verleen.

Dit uitdrukkelijk inzicht blijkt uit een dubbele specificatie: ten eerste, zegt de Memorie van Toelichting, dat eene annuïteit van 100 millioen ongeveer, gedurende zes jaren, in de Buitengewone Begrooting wordt opgenomen, ten voordeele van het opgerichte Fonds.

Vervolgens, om bij te dragen tot het bijeenbrengen van de noodige geldmiddelen, verklaart de Regeering uitdrukkelijk — hierin gevolg gevende aan het voorstel van verenigingen van benuttigers der wegen — dat zij het inzicht heeft (dit is dus eigenlijk reeds een voorstel, bij voorbaat gedaan) gedurende de jaren 1930, 1931 en 1932, ten voordeele van het Fonds, de tijdelijke opcentiemen te behouden welke op de automobielen gevestigd werden en bestemd worden voor het Delgingsfonds tot het einde van het jaar 1929.

De oprichting van den Hoogen Raad der Wegen, die wij hooger vermelden, is het logisch gevolg van deze speciale medewerking der benuttigers.

De Raad zal dus, buiten alle deelneming aan om 't even welk beheer, naast het

bestuur dat met de uitvoering gelast is, eene instelling zijn, niet gelast met toezicht uit te oefenen, doch bestemd om op ervaring steunende adviezen te verstrekken. Wie zal hierover klagen dat die, welke het best de eischen van het moderne verkeer kennen, die er het grootste belang bij hebben dat de gekozen oplossingen de beste zijn, die door bijzondere opofferingen medewerken tot het herstellen van een merkwaardige nationale toerusting, dat die ten minste het recht krijgen om hunne bevoegde stem te laten hooren?

Uwe Bijzondere Commissie was van gevoelen, dat dit stelsel een stevig geheel uitmaakt dat den gelukkigsten invloed kan hebben, met het oog op een uitslag dien zij eenparig wenscht.

* * *

Sommige leden hadden gewenscht dat het belangrijk vraagstuk van het herstel onzer wegen, de gelegenheid zou verschaffen om al de openbare diensten te concentreren die zich belasten met het onderhouden en herstellen van onze wegen.

Herhaaldelijk, hebben wij, te dien opzichte, de aandacht van de Kamer gevestigd op de nadeelen van eene versnippering die schadelijk is voor het algemeen belang.

In ons verslag betreffende de Begrooting van het Ministerie van Openbare Werken in 1925, hebben wij vaststellingen gemaakt die het nuttig is hier nogmaals te vermelden.

Het vraagstuk van de wegen, zegden wij, moet in zijn geheel onderzocht worden sedert de voortdurende uitbreiding van het gebruik der motorvoertuigen en wegens de vereischten van een goed geregeld wegenverkeer.

Er ontstaat natuurlijk groote verwarring te dien opzichte : de inrichting van den dienst betreft onderscheidene Ministerieele Departementen : Openbare Werken, Landbouw, Volksgezondheid, Spoorwegen zelfs. Dit vraagstuk is zelfs grootendeels afhankelijk van de provinciën en de gemeenten. Men moet er zich dus niet over verwonderen dat de klachten dikwijls aan een verkeerd adres gericht worden.

Misschien zal men het niet nutteloos vinden dat wij, in een korte samenvatting, de regelen trachten vast te stellen die thans dit gebied in zijn geheel omvang beheerschen?

Het geheele net onzer wegen wordt verdeeld als volgt :

I. — *Groote verbindingswegen* : a) van den Staat; b) van de provinciën; c) geconcedeerde banen en wegen.

II. — *Kleine verbindingswegen* : a) stadswegen; b) wegen met groot verkeer; c) buurtwegen.

Het onderhoud van de groote verbindingswegen van den Staat wordt waargenomen door de baandiensten bij het Beheer van Bruggen en Wegen; met het onderhoud van de provinciale wegen worden de provinciale technische diensten gelast; wat de geconcedeerde wegen betreft, hun onderhoud wordt waargenomen door de concessiehouders, zoolang de concessie duurt; nadien wordt het onderhoud weer waargenomen door den Staat.

De stadswegen zijn die welke tot geene der drie categorieën der groote verbindingswegen behooren; zij zijn gelegen in de agglomeraties van steden en gemeenten met 2,000 inwoners en meer; zij worden onderhouden door de plaatselijke gemeentelijke overheid.

De groote verbindingswegen zijn gemeentewegen, die talrijke gemeenten aanbelangen en door de Bestendige Deputatie « groote verbindingswegen » zijn verklaard.

Bij die verklaring, duidt deze overheid de gemeenten aan, die moeten medehelpen aan het onderhoud der wegen. De provincie en de Staat (Bestuur van de Gemeentewegen afhankelijk van het Ministerie van Landbouw) kunnen door subsidiën in dit onderhoud bijdragen.

De buurtwegen, eindelijk, worden onderhouden door de gemeenten die daartoe toelagen kunnen bekomen van den Staat (Bestuur van de Gemeentewegen).

Behoudens de hooger vermelde categorieën van wegen, moeten wij nog vermelden sommige wegen onderhouden door het Bestuur van Wateren en Bosschen en die dienen voor de exploitatie der domaniale wouden, en ook de jaagpaden langs de waterwegen, die over het algemeen onderhouden worden door den Staat (hydraulische wegen) langs de vaarten.

Het onderhoud, waarvan hier voren sprake is, slaat natuurlijk op al de deelen van de baan of den weg, steenweg, zijwegen, sloten, fietsweg, kunstwerken, enz.

Wat de rooilijnen betreft die moeten aangenomen worden voor de banen en wegen, het is de gemeenteoverheid die deze moet voorstellen.

Ten slotte, een woord over de stoepen en de riolen onder de wegen : deze werken worden altijd uitgevoerd door de gemeenten en op hare kosten ; maar met eventuele subsidies van den Staat of van de provinciën (Dienst van de Openbare Gezondheid eenerzijds, en anderzijds, Bruggen en Wegen, provinciën of Bestuur van de Gemeentewegen).

Deze uiteenzetting lokt eene bedenking uit.

Niemand ontkent de hevige crisis van ons wegenstelsel ; de oorlog heeft ze in een erbarmelijken toestand gelaten. De uitbreiding van het motorverkeer legt aan onze reeds vernielde wegen een last op, die vroeger niet vermoed werd.

Is de bestuurlijke inrichting van onze openbare diensten werkelijk niet wat al te verouderd om dien toestand te verbeteren, om den rijkdom te verwerven die een goed wegennet aan het land moet bezorgen, om zekerheid en veiligheid aan het verkeer te geven ? Is hare ingewikkeldheid niet een groote hinderpaal voor een onvermijdelijken vooruitgang ? Is het niet noodig, zoo men ernstige economische stoornissen wil vermijden, meteen radikale hervormingen aan te vatten ?

Wij meenen dat het tijd is er aan te denken.

Deze beschouwingen worden gedeeld door hoogstaande personaliteiten die in den laatsten tijd hun een ernstigen steun hebben verleend.

In zijn mooi werk over « *Les Principes d'administration des routes d'après les expériences du territoire de la Sarre*, drukt de heer Fernand Campus zich uit als volgt :

« Een toestand die ellendig gebleken is in het Saargebied, is het gelijktijdig bestaan van verschillende naast elkaar geplaatste dienst en van intercommunale wegen. Dit is niet een uitzonderlijk feit, maar bestaat ook in andere streken die, bijvoorbeeld door den Staat beheerde nationale wegen bezitten, provinciale en gemeentelijke wegen, waarbij soms nog komen domaniale woud- of militaire wegen, private wegen, enz.

» Vaak is de doorgaans slechte toestand van de wegen aan deze versnippering toe te schrijven. Hij vloeit voort uit het gebrek aan samenwerking en aan technische overeenkomst. Dit euvel is vooral treffend, waar vakken van een zelfden weg door verschillende diensten beheerd worden. Men ziet soms eene zekere rivaliteit tusschen de diensten of hunne beampten. Moest er een eerlijken wedijver uit voortspruiten, zouden de gebreken van het stelsel gedeeltelijk kunnen

vermeden worden, maar dikwijls ontstaat er een geest van afkeuring en naijver, die de bezwaren van het stelsel nog verscherpen en eene wederzijdsche hindernis kunnen worden voor de schikkingen en de uitvoering van de werken, voor den aankoop van de materialen, en een stelselmatig verschil in de werkmethodes kunnen veroorzaken, enz. :

« Een dergelijke toestand wordt vooral bezwaarlijk in den tegenwoordigen crisistijd, tengevolge van de vlugge sleet der oude banen en aanzienlijke uitgaven die het onderhoud en de verandering van deze wegen vergen, en die de kleine besturen niet kunnen dragen.

» De oplossing die zich opdringt, is een verbond van de gelijktijdig bestaande diensten in eene zelfde streek. Aan de zeer lenige toepassing die men daarvan in Frankrijk gedaan heeft, is de doorgaans behoorlijke toestand van de intercommunale wegen toe te schrijven. De nationale departementwegen en de buurtwegen, m. a. w., de groote verkeerswegen en de wegen van gemeenschappelijk belang, hangen over het algemeen alle af van een enkelen departementalen dienst, bestuurd door den hoofdingenieur van Bruggen en Wegen, die terzeldertijd hoofdopzichter der wegen van het Departement is.

» De woorden verbond of vereeniging worden opzettelijk gebruikt, liever dan eenmaking of versmelting, want de hoofdzaak van de kwestie ligt in de werkelijke vereeniging van de diensten. De bijzondere vorm dien zij aanneemt, heeft minder belang en hangt noodzakelijkerwijze af van de plaatselijke omstandigheden.

» De diensten kunnen onderscheiden blijven naar de wetgeving, de politieke instellingen of de bestuurlijke gewoonten dit medebrengen.

» De zelfstandigheid van de plaatselijke besturen, in België, zou zich misschien niet aanpassen aan het Fransche stelsel. Maar *a priori* komt het ons niet voor dat eenige wetsbepaling of eenige politieke reden, een beletsel zou kunnen zijn voor eene overeenkomst, een verbond, eene groepeerings, die ten bate van de zwaksten en vooral ten bate van het openbaar en algemeen belang, eene eenheid van werking, eene eenheid van inzicht, eene commercieele en financieele eenheid van die diensten der wegen zou verwezenlijken. Het schijnt niet twijfelachtig dat eene oplossing kan gevonden worden in een land waar de geest van samenwerking uit zoo vele ondernemingen blijkt en die zulke grootsche wetten door nationale of intercommunale vereenigingen heeft kunnen tot stand brengen.

» De voordeelen van het samenbrengen der financieele, persoonlijke en technische middelen zijn duidelijk. De eenheid in de methodes verzekert de maximum-rendecring van het personeel, van het materieel en van de financieele middelen. De gemeenschappelijke programmas maken eene betere verdeling mogelijk van de werken, de materialen en de werktuigen. »

Bij de meening van een bevoegden specialist, voegen wij die van uitstekende bestuursoverheden. De Gouverneur van Brabant, baron de Béco, van wien iedereen weet dat hij een groot deel van zijne schitterende loopbaan toegewijd heeft aan de zeer belangrijke bestuursorganismen die ons thans onledig houden, geeft in zijne openingsrede gelijkaardige beschouwingen :

« Beslaan de Staatsbanen 8,600 kilometer, dan beslaan de provinciale wegen er 1,550 en de groote verbindingswegen 30,000.

» Gewis moet men onderscheid maken tusschen de wegen tot groote en die tot kleine verbinding; doch, met het oog op het algemeen verkeer, moet men dezelfde aandacht wijden aan al onze verbindingswegen. Aldus kan een weg tot

groote verbinding zooveel belang hebben als vele Staatsbanen. In Brabant, beslaat het provinciaal wegennet de helft van den omvang van onze Staatsbanen. De personen die op de baan zijn, kunnen het onderscheid niet vinden tusschen de twee soorten wegen die feitelijk de groote verbindingen uitmaken.

» In zake verdeeling der geldelijke lasten over de gemeenten, bestaat volslagen willekeur. Sommige gemeenten hebben de kans doorkruist te worden schier niet dan door banen van groote verbinding, en ontsnappen aldus aan elken geldelijken last wegens banenkosten. Andere gemeenten, die slechts gemeentewegen bezitten, bezwijken onder den last der onderhoudskosten, tenzij die gemeenten aan hunne plichten tekortkomen, hetgeen soms ook wel eens het geval is.

Het personeel van Bruggen en Wegen van den Staat kent slechts zijne wegen; het personeel van de provincie kent niets dan de zijne en de gemeentewegen. Beide besturen bezitten agenten die over gansch het grondgebied zijn verspreid.

« Wij meenen niet dat de oprichting van een « Dienst voor 's Landswegen » die noodzakelijkerwijs nevens bestaande organismen moet komen te staan, beantwoordt aan de noodzakelijk blijkende hervormingen. Meer samenhang, meer samenwerking, meer verstandhouding zou er moeten heerschen onder de bestaande regeerings-, provincie- en gemeenteorganismen, zonder dat daaruit nieuwe lasten moeten voortspruiten, wel integendeel. »

Toen onlangs de Gouverneur van Oost-Vlaanderen, zijnerzijds, de maatregelen uiteenzette tot bevordering van den voorspoed van het Land van Waes, bracht hij den wensch uit « dat eene politiek van samenwerking onder Staat, provinciën en gemeenten toelaten zou een programma uit te voeren dat beantwoordt aan de nieuwe vereischten van de banen en de verbindingswegen ».

Bij de opening van den Provincialen Raad te Brugge, drukte de Gouverneur van West-Vlaanderen zich in dergelijken zin uit :

« Wanneer het gaat over het onderhoud en de herstelling der wegen, is de verscheidenheid en de versnippering der werkzaamheden eene belemmering voor den goeden gang van het werk.

» De uitvoering der werken eischt hoe langs zoo meer samenhang, eene redematige werkwijze, eene algemeene leiding, die onmogelijk zijn met de bestaande regeling; nu werkt iedereen op zijn eigen band : Staat, provincie en gemeenten. »

Een vraagstuk dat zoo rechtstreeks in betrekking staat tot de openbare en private belangen, moet onvermijdelijk de aandacht vestigen van de Commissie die belast is met het onderzoek naar de oprichting van een Wegenbureau.

Het vraagstuk werd dan ook door deze Commissie onderzocht en werd afgewezen, niet wegens gebrek aan belangrijkheid, maar omdat de zaak niet gelegen voorkwam.

De Commissie moest praktisch en snel werken en heeft dus gemeend het niet te ver te mogen drijven in de studie der hervormingen welke de verbetering der banen in de toekomst kan medebrengen :

« Enkel om deze redenen van eenvoudigheid, van doeltreffendheid en van snelle uitvoering, zegt de verslaggever, was de Commissie eensgezind om de aanvangsbedrijvigheid van het Bijzonder Fonds te beperken bij het aanleggen, het herstellen en het onderhouden der Staatsbanen.

» De Commissie heeft echter voorzien dat, naarmate de verhooging der geldmiddelen, het Fonds der Wegen zijne werking zou kunnen uitstrekken tot de provinciale netten en tot sommige gedeelten der wegen van groote verbinding.

» Zij is van gevoelen, dat het voordeelig wezen zou de besturen van de verschillende openbare wegen, naar het voorbeeld van vele landen, samen te brengen. »

Overal dus ontmoeten wij dezelfde denkbeelden. De Commissie der specialisten, die het bestuur en ook de automobilisten vertegenwoordigen, heeft trouwens hare verantwoordelijkheden niet ontweken. Hare meening blijkt klaar uit de beschouwingen waarom zij tijdelijk een grondig onderzoek van het bedoelde vraagstuk moesten afwijzen.

« De Commissie heeft met eenparigheid van stemmen den wensch uitgedrukt dat een Ministerie van het vervoer en het verkeer zou worden opgericht; dit Ministerie zou al de besturen samentrekken, die zich bezighouden met de verkeerswegen en thans over verschillende departementen zijn verspreid.

« Daarin ziet zij den vereischten vorm voor eene ware samenwerking dezer besturen; aldus zou ook bekomen worden de eenmaking der diensten van de wegen, eenmaking welke haar in den huidige toestand niet mogelijk noch wenschelijk schijnt.

» Dergelijke omwerking zou insgelijks aan het Bestuur der Wegen, met inachtneming van het bestaan van het Speciaal Fonds, den volledigen en definitieven vorm kunnen geven, waartoe de Commissie niet gekomen is, doch wat in de toekomst steeds mogelijk blijft.

» Zij heeft het vraagstuk van de inrichting niet volledig opgelost, omdat zulks haar niet heilzaam en ook niet mogelijk scheen. Zij heeft zich beperkt bij de financieele inrichting, wat hoofdzaak is voor de herstelling der wegen. »

Wij zijn enkelen tijd blijven stilstaan bij de voorgestelde hervorming die gewichtige vraagstukken en wellicht ook groote moeilijkheden doet oprijzen, omdat wij in gemoede meenen dat aan de goede oplossing grootendeels de toekomst van een van 's lands rijkdommen verbonden is.

* .

De Memorie van Toelichting, gevoegd bij het wetsontwerp tot oprichting van het Fonds der wegen, rangschikt de uitvoering van de verbeteringswerken van het wegnnet in twee periodes, waarvan de eerste zou gewijd zijn aan de herstelling der hoofdwegen.

Ziehier, om te antwoorden op een uitgedrukten wensch, de overige gegevens die wij kunnen verschaffen omtrent deze rangschikking.

Het Bestuur van Bruggen en Wegen heeft al sedert lang, volgens de belangrijkheid voor het verkeer en den graad van hoogdringendheid, de tabel opge maakt van de voornaamste wegen die in goeden toestand moeten gebracht worden in den loop van de eerste periode. Men weet dat de vaststelling van de orde, die moet gevolgd worden voor de herstellingswerken, tot de bevoegdheid behoort van den Hoogen Raad der Wegen, die werd opgericht door het Koninklijk besluit van 24 December 1927; de hierna vermelde opsomming van de wegen, welke worden geacht hoofdwegen te zijn, in hooger vermelden zin, is dus te beschouwen als volstrekt voorloopig. Men dient daarbij nog op te merken dat, sedert den wapenstilstand, sommige van deze wegen, namelijk de as-wegen, werden veranderd op eene min of meer aanzienlijke lengte.

Brussel-Gent-Oostende; Brussel-Antwerpen; Brussel-Luik-Eupen-Aken; Brussel-Namen-Dinant-Givet; Brussel-Charleroi-Rocroi; Brussel-Bergen-Maubuge; Brussel-Audenaarde-Kortrijk;

Brugge-Blankenberghe; Brugge-Kortrijk-Doornik-Valenciennes; Oostende-Knoeke en Oostende-Duinkerke; Veurne-Yperen-Kortrijk met vestakkingen Veurne-Diksmuide; Yperen-Poperinghe-Rousbrugge en Yperen-Waasten;

Gent-Kortrijk; Gent langs Deinze-Thielt naar Oostende; Gent-Antwerpen; Gent-Audenaarde-Ronse; Gent-Geeraardsbergen; Sint-Niklaas-Aalst-Ninove; Temsche-Cruybeke;

Antwerpen-Breda; Antwerpen-Bergen-op-Zoom, Antwerpen-Turnhout-Arendonck; Antwerpen-Boom; Antwerpen-Hemixem; Moll-Leopoldsburg;

Leuven-Mechelen; Leuven-Diest-Hasselt-Lanklaar; Diest-Beeringen; Sint-Truiden-Hasselt-Maastricht; Sint-Truiden-Tongeren-Maastricht; Maastricht-Maaseik;

Luik-Hasselt; Luik-Visé; Luik-Aken; Eupen-Maison Blanche; Luik-Spa-Malmedy; Luik-Remouchamps-Trois-Ponts-Vielsalm; Luik-Hamoir; Luik-Dinant; Luik Namen; Luik-Hoei; Thienen-Hoei; Hoei-Dinant;

Namen-Marche-Bastenaken-Aarlen-Luxemburg; Dinant-Neufchâteau-Aarlen; Sint-Hubert-Laroche-Vielsalm; Aywaille-Bastenaken; Neufchâteau-Bastenaken; Dinant-Bouillon-Florenville-Aarlen; Aarlen-Longwy; Aarlen-Virton;

Namen-Leuven; Namen-Charleroi-Bergen-Doornik; Namen-Nijvel; Beauraing naar Marche en naar Sint-Hubert; Dinant-Philippeville;

Mellet-Fosse-Anthée; Châtelet-Rosée; Charleroi-Beaumont; Bergen-Beaumont; Mont-Saint-Jean-Nijvel-Binche; Fayt-lez-Seneffe-Anderlues-Gozeé; Bergen-Valenciennes; Hal-Doornik.

Spreken wij nu over den aard zelf van de werken.

Het zou niet gemakkelijk zijn, nu reeds nadere gegevens te verschaffen voor elken weg, over de aard van de bestrating die zal aangenomen worden bij de hervormingen; dit geldt vooral voor de werken die moeten uitgevoerd worden van af 1929.

Het is nochtans niet van belang ontbloot eenige inlichtingen te geven omtrent de beweeggronden die de keuze zullen bepalen :

De thans gekasseide wegen zullen niet door eene andere soort bestrating vervangen worden : daar de verbeteringswerken gewoonlijk zullen medebrengen eene verbreeding van den te smallen weg en het wegnemen van de niet bruikbare of versleten materialen, zal men natuurlijk van de afgedankte kasseien het beste gebruik willen maken en ze dus voor eene herbestrating willen benuttigen.

De steenbestratingen, onderworpen aan een druk en zwaar verkeer waaraan zij geen weerstand bieden kunnen, of waarvoor eene uitbreiding van het verkeer in dien zin is te voorzien, zullen over het algemeen vervangen worden door een steenweg van kleine kasseien, aangelegd op den ouden steengrond die eene uitstekende fundeering is. De steenbestratingen, onderworpen aan een minder zwaar verkeer, maar te druk om er kunnen aan te weerstaan, zelfs door middel van eene bedekking van de oppervlakte, zullen vervangen worden door zoogenaamde moderne bestratingen, steenbevoering, cementbeton of materialen met koolwaterstofverbinding, aan te leggen op de voorbereide primitieve fundeering;

bestratingen van verschillende stelsels, die passend bevonden worden volgens de plaatselijke omstandigheden, zullen zonder twijfel herhaaldelijk in mededinging kunnen aangenomen worden in het belang van de Schatkist.

Het Bestuur denkt dat nog vele steenbestratingen zullen kunnen behouden blijven zooals ze nu zijn, omdat ze minder te dragen hebben dan deze van de vorige categorieën, door middel van versteviging van het wegvlak, en volgens verschillende stelsels die in den laatsten tijd zeer doeltreffend werden bevonden.

Het programma van de heraanleggingswerken, uit te voeren in de tweede periode, is tot hiertoe nog niet omstandig uitgewerkt; het is dus niet mogelijk op dit oogenblik de opsomming, zelfs de benaderende opsomming, te geven van de wegen die in die periode moeten hersteld worden. Dit moet gedaan worden, zooals voor de eerste periode, door den Hoogen Raad voor de wegen; ten slotte, de keuze van de bestratingen voor ieder geval, zal geschieden volgens de hooger bepaalde algemeene regelen.

* * *

Als besluit van al de in dit verslag uiteengezette beschouwingen, heeft Uwe Bijzondere Commissie zich eenparig aangesloten bij het ontwerp der Regeering, zonder er eenige wijziging aan toe te brengen.

Zij vraagt dus aan de Kamer het goed te keuren.

De Verslaggever,
FERNAND GOLENVAUX.

De Voorzitter,
MAX HALLET.
