

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

25 JUNI 1952.

WETSONTWERP

tot instelling van een speciaal en tijdelijk
Wegenfonds.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE OPENBARE WERKEN (1), UITGEBRACHT
DOOR DE HEER HERMANS, F.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

I. — Toestand der wegen.

Dat nog heel wat te doen is vooraleer het Belgisch wegencomplex aangepast zal zijn aan de actuele noodwendigheden, hoeft geen lang betoog. Reeds vóór de oorlog waren onze wegen in een erbarmelijke toestand, ze hebben heel wat geleden gedurende de oorlog en de bevrijding; niet overal zijn thans reeds de allernoodzakelijkste herstellingen doorgevoerd. Daarbij komt dat haast geen wegen aangepast zijn aan de vereisten gesteld door de moderne, snelle verkeersmiddelen terwijl het motorrijtuigenpark in ons land een zulkdanige uitbreiding kent dat we niet meer ver af zijn van 700.000 motorvoertuigen.

Hier volgt een statistisch overzicht ten bewijze van deze uiterst snelle evolutie :

25 JUIN 1952.

PROJET DE LOI

instituant un Fonds spécial et temporaire
des routes.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRAVAUX PUBLICS (1)
PAR M. HERMANS, F.

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — Etat de la voirie.

Personne n'ignore qu'il y a encore beaucoup à faire pour que le réseau routier belge réponde aux exigences actuelles. Déjà avant guerre, nos routes étaient lamentables; celles-ci ont fort souffert pendant la guerre et lors de la libération; à l'heure actuelle les plus sommaires réfections n'ont pas encore été opérées partout. En outre, il n'y a guère de route qui réponde aux exigences des moyens de transport modernes et rapides; le nombre des véhicules à moteur s'est accru de telle manière dans notre pays que nous approchons de 700.000 véhicules à moteur.

Les statistiques ci-après donneront un aperçu de l'extrême rapidité de cette évolution :

	Personenwagens Voitures				Vracht- wagens Camions	Van belasting vrijgestelde voertuigen Véhicules exempts de taxe	Motor- rijwielen Moto- cyclettes	Totaal der Motor- voertuigen Total des véhicules à moteur	Rijwielen Bicyclettes
	Particu- lieren Particu- lières	Huurauto's de locations	Autocars Autocars	Totaal Total					
1930	92.119	7.184	1.544	100.847	57.141	—	52.856	210.844	—
1939	147.301	7.523	1.106	155.930	77.852	6.570	64.561	304.913	2.842.355
1948	171.714	5.574	1.942	179.230	125.739	7.707	108.641	421.317	2.781.460
1949	221.437	5.524	2.176	229.137	130.811	9.259	122.472	491.679	2.863.868
1950	267.577	6.022	2.325	275.924	142.241	11.292	139.932	569.389	2.979.148
1951	297.797	6.247	2.495	306.539	151.480	13.694	171.832	643.545	2.977.226

(1) Samenstelling van de Commissie : de heren Brunfaut, voorzitter; Bijmens, Gillès de Pélichy, Goffings, Hermans (Fernand), Jacques (Mathieu), Kofferschläger, Lambotte, Meyers, Moriau, Piers, Stubbe, Verboven. — De Kinder, Demoitelle, Hicquet, Juste, Martel, Peeters (Justin), Rommée, Sainte, Thys. — Lahaye, Rey.

Zic :

356 : Ontwerp overgemaakt door de Senaat.
382 : Amendement.

(1) Composition de la Commission : MM. Brunfaut, président; Bijmens, Gillès de Pélichy, Goffings, Hermans (Fernand), Jacques (Mathieu), Kofferschläger, Lambotte, Meyers, Moriau, Piers, Stubbe, Verboven. — De Kinder, Demoitelle, Hicquet, Juste, Martel, Peeters (Justin), Rommée, Sainte, Thys. — Lahaye, Rey.

Voit :

356 : Projet transmis par le Sénat.
382 : Amendement.

Nederland met een talrijker bevolking (en veel betere wegen) heeft zulk uitgebreid voertuigenpark niet. In 1949 waren er 113.477 personenwagens, 64.901 vrachtwagens en 82.139 motorrijwielen.

Hier stelt zich dus voor ons land in zake wegenpolitiek een zware opdracht: voor ieder weggebruiker is het proef-ondervindelijk bewezen dat vele onzer banen zwaar overlast zijn en veel te smal om het intens verkeer te kunnen verwerken.

Nochtans dient ieder onbevooroordeeld waarnemer te erkennen dat er sedert enkele jaren heel wat resultaten zijn bereikt in zake wegenbouw in ons land. In 1951 werden niet minder dan 400 km. Rijkswegen verbeterd, hersteld of afgewerkt. Men kan constateren dat de laatste jaren een grote achterstand is ingehaald, zodat thans reeds verschillende primaire wegen als uitstekende banen kunnen aangezien worden.

Onze wegen moeten dringend gemoderniseerd worden. Beter dan enkele jaren geleden heeft men een inzicht gekregen in het probleem wegens het bijhouden van sommige statistieken zoals deze betreffende het park der voertuigen, het verbruik van motorbrandstof, het aantal en de oorzaak van de verkeersongevallen, enz., en wegens de regelmatige tellingen van het verkeer die worden gehouden op de Rijkswegen, op de provinciale en sommige gemeentelijke wegen.

Ook in zake bekleding der wegen werd een zeer gevoelige evolutie waargenomen. De ondervinding die op dit gebied werd opgedaan is van het allergrootste belang en doet de wegenpolitiek een gans andere richting uitgaan: we mogen zeggen dat bijna overal het systeem der keibestrating dient opgegeven omdat dit veel kostelijker is dan andere systemen die duurzamer en veel beterkoop zijn. Een km. weg van 10,50 m. breedte zal in cementbeton ongeveer 2 miljoen frank kosten en kan tot 10 miljoen frank klimmen naargelang er vele kunstwerken of onteigeningen zijn uit te voeren. De aanleg van één km. auto-snelweg wordt gemiddeld op 20 miljoen frank beraamd.

Wanneer we nagaan dat thans op de begroting een som van 400 miljoen frank (art. 26 van de Begroting van Openbare Werken voor het dienstjaar 1952) is voorzien voor de onderhoudswerken aan de Rijkswegen, dan wanneer het onderhoud der moderne wegen haast geen uitgaven meer meebrengt, is zulk nog een reden te meer om de modernisering onverwijld door te voeren. Het jaarlijks onderhoud van één km. weg met een dek in cementbeton bedraagt maximum 10.000 fr. Wanneer al onze Rijkswegen aldus uitgevoerd waren zou het onderhoud geen 100 miljoen frank per jaar bedragen: dit betekent een besparing van 3/4 op de thans voorziene som. Het onderhoud der wegen met keibestrating komt tien keer duurder uit: het jaarlijks onderhoud van één km. weg met keien bedekt belooft op meer dan 100.000 frank, indien men hem op hetzelfde peil wil behouden als een onafgebroken moderne bekleding onder oogpunt van goede berijdbaarheid.

Om ons een beeld te kunnen vormen van het probleem der modernisering heeft het zijn nut een indeling te geven van ons huidig wegennet.

We hebben thans:

1) Rijkswegen	9.336 km.
2) Provinciale Wegen	1.611 km.
	10.947 km.

In de klasse der gemeentewegen hebben we:

a) Wegen van groot verkeer	circa 12.000 km.
b) Gewone buurtwegen	circa 25.000 km.
c) Stadswegen	circa 15.000 km.
	52.000 km.

Avec une population supérieure à la nôtre et des routes bien meilleures, les Pays-Bas comptent moins de véhicules. En 1949, on enregistra 113.477 voitures automobiles, 64.901 camions et 82.139 motocyclottes.

Notre pays a donc une lourde tâche à accomplir en matière de politique routière: chaque usager de la route aura constaté personnellement que la plupart de nos routes sont fort encombrées et beaucoup sont trop étroites pour l'intensité du trafic.

Tout observateur impartial devra néanmoins reconnaître que depuis quelques années, bien des résultats ont été acquis en matière de construction de routes. En 1951, pas moins de 400 km. de routes de l'Etat ont été améliorées, réparées ou terminées. On constatera que les dernières années ont permis de combler un grand retard, de sorte que, maintenant, diverses routes axiales peuvent être considérées comme excellentes.

Il faut d'urgence moderniser nos routes. Nous avons du problème routier une vision plus réelle qu'il y a quelques années, grâce à l'établissement de certaines statistiques comme celles relatives au parc automobile, à la consommation de carburant, au nombre et aux causes des accidents de la circulation, etc., et grâce aux recensements de la circulation qui s'effectuent régulièrement sur les routes de l'Etat et des provinces et sur certaines routes communales.

Le revêtement des routes également a subi une évolution. L'expérience acquise est d'importance capitale et oriente la politique des routes dans un sens tout nouveau: nous pouvons dire que presque partout on est amené à abandonner le pavage, beaucoup plus coûteux que d'autres systèmes de revêtement plus durables et plus économiques. Un kilomètre de route en béton de ciment de 10,50 m. de largeur coûtera environ 2 millions de francs; ce prix pourra atteindre même 10 millions de francs selon le nombre des œuvres d'art à exécuter ou les expropriations à effectuer. La construction d'un kilomètre d'autoroute est estimée en moyenne à 20 millions de francs.

Nous relevons au budget actuel une somme de 400 millions de francs (art. 26 du Budget des Travaux publics pour l'exercice 1952) prévue pour travaux d'entretien des routes de l'Etat, alors que les travaux d'entretien des routes modernes ne coûtent quasi plus rien. Ceci est un motif supplémentaire pour procéder à la modernisation sans plus de retard. L'entretien annuel d'un kilomètre de route à revêtement de béton de ciment s'élève au maximum à 10.000 francs. Si toutes les routes de l'Etat étaient ainsi faites, l'entretien ne coûterait même pas 100 millions par an, ce qui se présenterait une économie des 3/4 de la somme actuellement prévue. L'entretien des routes pavées coûte dix fois plus; l'entretien d'un seul kilomètre de chaussée pavée s'élève à plus de 100.000 francs, si l'on veut le maintenir aussi carrossable qu'un revêtement continu moderne.

Pour se faire une opinion du problème de la modernisation, il ne sera pas inutile de donner la répartition du réseau routier actuel.

Il y a actuellement:

1) Routes de l'Etat	9.336 km.
2) Routes provinciales	1.611 km.
	10.947 km.

Dans la catégorie de la voirie communale, nous avons:

a) Chemins de grande communica- tion	environ 12.000 km.
b) Voirie vicinale ordinaire	environ 25.000 km.
c) Voirie urbaine	environ 15.000 km.
	52.000 km.

De bedoeling van het Departement van Openbare Werken is :

A. — a) 700 km. thans bestaande wegen te moderniseren, waarvan de uitgave geraamd wordt op	2.800 miljoen
b) 1.200 km. wegen zullen worden voltooid, waarvan de uitgave geraamd wordt op	1.200 miljoen
c) Omleggingen en verleggingen, waarvan de uitgave geraamd wordt op	1.000 miljoen

Totaal van A 5 milliard

B. — Een net van 900 km. autosnelwegen zal aangelegd worden, waarvan de uitgave geraamd wordt op	20 milliard
---	-------------

Totaal van A en B 25 milliard

Dit werk zou dienen uitgevoerd in de eerst komende vijftien jaar zodat een jaarlijks krediet van 1.700 miljoen moet ter beschikking worden gesteld.

II. — Een speciaal Fonds.

Het is duidelijk dat zulk belangrijk opzet niet behoorlijk zou kunnen uitgevoerd worden binnen het kader der jaarlijkse begrotingen. De regel der eenjarigheid der budgettaire middelen stelt ongewijfeld een hinderpaal bij het verwezenlijken van werken van zulk een omvang, waarvan de kosten moeten kunnen verdeeld worden over verschillende jaren.

Er moet een continuïteit worden gelegd in zulk een inspanning. Het systeem der jaarlijks te stellen begroting zou geen de minste zekerheid verschaffen dat de werken, eenmaal aangevat, zouden voleindigd worden. Immers zouden onvoorziene omstandigheden van het oorspronkelijke voornemen kunnen doen afwijken. Ook wegens het feit dat een begroting soms vrij laat goedgestemd wordt, kunnen vaak de voorziene werken niet uitgevoerd worden gedurende het dienstjaar of dienen de aanbestedingen allen te zamen op het laatst van het jaar goedgekeurd. De werken die niet op 31 December toegewezen zijn kunnen niet meer ten laste worden gelegd van de begroting van dit jaar, en zo komt het dat zeer dikwijls aanzienlijke kredieten vervallen.

Daarom moet er naar een soepeler systeem worden uitgekeken en het stelsel van het speciaal Fonds is aangewezen om deze moeilijkheden te keer te gaan.

Het is niet de eerste maal dat dergelijk systeem wordt aangewend met het oog op de verbetering van de wegen in ons land.

De wet van 28 Juni 1896 bracht een Speciaal en Tijdelijk Fonds tot stand van een bedrag van 10 miljoen frank, bestemd :

1) om te voorzien in de uitgaven tot buitengewoon herstel der grote wegen van het Rijk;

2) om toelagen te verlenen voor de buitengewone werken tot verbetering der gemeentelijke wegen die van belang zijn voor de landbouwers.

Nadien heeft de wet van 24 April 1928 een Speciaal en Tijdelijk Fonds ingesteld voor de jaren 1928 tot 1933 voor het herstel en het in staat stellen van de rijkswegen. Hiervoor werd alsdan een som voorzien van 600 miljoen frank.

Bij de wet van 12 Augustus 1933 kwam zulk Fonds tot stand om het werk, aangevat onder het voorgaande Fonds,

Le Département des Travaux Publics envisage :

A. — a) la modernisation de 700 km. de routes, pour lesquels la dépense est évaluée à	2.800 millions
b) l'achèvement de 1.200 km. de routes, pour lesquels la dépense est évaluée à	1.200 millions
c) détournements et déplacements, pour lesquels la dépense est évaluée à	1.000 millions

Total pour A 5 milliards

B. — Un réseau d'autoroutes comportant 900 km. sera aménagé, pour lequel la dépense est évaluée à	20 milliards
--	--------------

Total pour A et B 25 milliards

Ces travaux devraient être exécutés au cours des quinze années à venir, de sorte qu'un crédit de 1.700 millions devrait annuellement être prévu.

II. — Fonds spécial.

Il est évident qu'un objectif d'une telle envergure ne pourrait être réalisé dans le cadre des budgets annuels.

La règle de l'annuité des moyens budgétaires constitue indubitablement un obstacle à l'exécution de travaux d'une ampleur dont les frais doivent se répartir sur plusieurs années.

Une continuité dans l'effort doit pouvoir être réalisée. Le système du budget annuel ne donnerait aucune certitude que les travaux entamés seraient poursuivis. Des circonstances imprévues pourraient en effet modifier les intentions initiales. Du fait aussi qu'un budget est approuvé avec retard, souvent les travaux prévus ne peuvent être exécutés au cours de l'exercice ou bien les adjudications doivent être approuvées en bloc à la fin de l'année. Les travaux non adjugés au 31 décembre ne peuvent plus être mis à charge du budget de cet exercice, et il arrive fréquemment que des crédits importants soient annulés.

C'est pourquoi il convient de rechercher un système plus souple et la création du Fonds spécial paraît très indiquée pour remédier à ces difficultés.

Ce n'est pas la première fois que ce système est employé en vue de l'amélioration de notre réseau routier.

La loi du 28 juin 1896 a institué un Fonds spécial et temporaire d'un montant de 10 millions de francs, destiné :

1) à subvenir aux dépenses d'une réfection extraordinaire de la grande voirie de l'Etat;

2) à subsidier des travaux extraordinaires d'amélioration de chemins communaux d'intérêt agricole.

Par après, la loi du 24 avril 1928 a institué un Fonds spécial et temporaire pour les années 1928 à 1933, pour la réfection et la mise en état du réseau des routes de l'Etat. Une somme de 600 millions de francs fut prévue à cet effet.

La loi du 12 août 1933 a créé un Fonds semblable pour continuer les travaux entrepris avec le concours du Fonds

voort te zetten gedurende de jaren 1933 tot 1938. Er werd een som van 800 miljoen frank voorzien.

Ook ter gelegenheid van het verwezenlijken van andere grote werken werd de formule van een Speciaal Fonds aangewend, zo bv. bij de verwezenlijking van het Albertkanaal (Wet van 24 April 1928). Steeds heeft dit stelsel zeer goede resultaten opgeleverd.

Het mechanisme van het onderhavig ontwerp is enigszins anders dan dit der hogergenoemde Fondsen waarin een globale som werd voorzien, die ingeschreven werd op de begroting van orde en waar het Parlement elk jaar gehouden was de nodige kredieten te stemmen om dit Fonds te stijven, met dien verstande dat bij het laatste jaar voorzien voor de werking van het Fonds het resterende bedrag van de globaal voorziene som diende gestemd te worden, terwijl in onderhavig ontwerp een jaarlijkse dotatie van ten minste 850 miljoen frank op de buitengewone begroting voorzien wordt. Dit jaarlijks bedrag en eventueel de opbrengst van leningen zal ter beschikking van het Fonds worden gesteld door overschrijving op een speciaal artikel, dat zal worden uitgetrokken op de begroting van orde van elk der dienstjaren 1952 tot 1966.

III. — Bespreking in de Commissie.

Een lid heeft de vraag gesteld waarom een « tijdelijk » Fonds werd voorzien. De redenen die aansporen tot het oprichten van zulk Fonds zijn van blijvende aard. Er moet permanent een programma van wegenbouw worden uitgevoerd. De modernisering zal steeds nodig zijn. Waarom dan geen permanent Fonds oprichten, daar toch iedereen er van overtuigd is dat, na verloop van de voorziene vijftien jaar, het Fonds zal dienen verlengd?

Hetzelfde lid vraagt wie de last van de leningen zal dragen. Vermoedelijk het Fonds zelf, zegt hij. Een deel van de dotatie zal aldus gaan naar de last van de leningen. De opbrengst van de leningen zal echter in de staatsschuld terecht komen, en dan is het toch niet logisch dat het Fonds alleen de last van de leningen zou dragen. De last zou door de openbare schuld moeten gedragen worden.

De heer Minister heeft geantwoord dat vermits het Speciaal Fonds een afwijking daarstelt op de gewone budgetaire werkwijze, het niet zou opgaan deze vorm te gebruiken voor een onbepaalde duur: dienvolgens moet het Speciaal Fonds van tijdelijke aard zijn. Wat anderdeels betreft de last van de leningen uitgeschreven ten bate van het Fonds, voorziet het wetsontwerp dat de modaliteiten van uitgifte door de Koning dienen bepaald.

Daar de volgorde der wegen aangegeven in artikel 3 van het ontwerp geenszins de volgorde is waarin de aanleg of de modernisering in werkelijkheid zal doorgaan, heeft een lid er zijn bezorgdheid over uitgedrukt dat het Parlement zijn woord niet zou kunnen meespreken over de rangorde waarin de werken dienen uitgevoerd te worden. Hij vraagt ook dat men een raming van de onkosten van elke voorziene autosnelweg en van elke voorziene te moderniseren weg zou opgeven.

Hij critiqueert ook de statistieken opgemaakt door het Departement betreffende de intensiteit van het verkeer, welke thans als basis dienen om te bepalen welke thans de noodwendigheid en de behoefte is. Immers er zijn in sommige streken zodanig slechte wegen, dat de autobestuurders er haast geen gebruik meer van maken. Indien deze wegen berijbaar waren zou er een druk gebruik van gemaakt worden. De intensiteit van het verkeer op deze wegen is uiterst gering en toch zijn deze wegen allernoodwendigst. Men moet hiermede rekening houden, zegt hij, en niet uitsluitend voortgaan op de uitslagen der telling. Hij stipt aan dat volgens de statistieken er haast geen

précédent, pendant les années 1933 à 1938. Une somme de 800 millions fut prévue.

A l'occasion de l'exécution d'autres grands travaux, on a recouru également à un Fonds spécial, par exemple lors du creusement du Canal Albert (Loi du 24 avril 1928). Ce système a toujours eu d'heureux résultats.

Le mécanisme du présent projet diffère quelque peu de celui des Fonds précités, pour lesquels était prévue une somme globale inscrite au budget pour ordre, le Parlement devant voter chaque année les crédits nécessaires pour alimenter ce Fonds, étant entendu qu'à la dernière année du fonctionnement du Fonds, le solde de la somme globale prévue devait être voté. Le présent projet prévoit une dotation annuelle de 850 millions de francs minimum au budget extraordinaire. Ce crédit annuel et éventuellement le produit d'emprunts seront mis à la disposition du Fonds par transfert à un article spécial à prévoir au budget pour ordre pour chacun des exercices de 1952 à 1966.

III. — Examen en Commission.

Un membre demande pourquoi un Fonds « temporaire » est prévu. Les motifs de créer ce Fonds sont permanents. C'est constamment qu'il faut assurer l'exécution d'un programme de construction de routes. Il sera toujours nécessaire de moderniser. Pourquoi, dès lors, ne pas créer un Fonds permanent, puisque chacun est persuadé qu'à l'expiration des quinze années il faudra proroger le Fonds?

Le même membre demande qui supportera la charge des emprunts. Vraisemblablement le Fonds lui-même, dit-il. Une partie de la dotation sera dès lors affectée à la charge des emprunts. Quant au revenu des emprunts, il profitera à la Trésorerie. Est-il logique de laisser au seul Fonds la charge des emprunts? La charge devrait être supportée par la Dette publique.

M. le Ministre répond que le Fonds spécial constituant une dérogation aux méthodes budgétaires habituelles, il ne convient pas d'y recourir pour un temps indéterminé: le Fonds spécial doit donc être de nature temporaire. D'autre part en ce qui concerne la charge des emprunts émis au profit du Fonds, le projet de loi prévoit que les modalités d'émission sont à déterminer par le Roi.

Constatant que l'énumération des routes, telle qu'elle est prévue à l'article 3 du projet, n'est nullement celle dans laquelle il sera effectivement procédé aux constructions ou modernisations, un membre se demande si le Parlement aura son mot à dire au sujet de l'ordre d'exécution des travaux. Il demande encore qu'une estimation soit fournie quant au coût de chaque autoroute prévue et de chaque route dont la modernisation est envisagée.

Il critique également les statistiques dressées par le Département concernant l'intensité du trafic, et qui servent actuellement de base à la détermination des nécessités et des besoins. En effet, il existe dans certaines régions des routes en si mauvais état que les automobilistes ne les utilisent pour ainsi dire plus. Si ces routes étaient carrossables, elles livreraient passage à un trafic intense. Bien que la densité du trafic sur ces routes soit extrêmement faible, il n'en est pas moins vrai qu'elles sont de toute première nécessité. Il faut en tenir compte, dit-il, et ne pas se baser exclusivement sur les résultats des recensements. Il signale que les statistiques n'indiquent pour ainsi dire aucun trafic

verkeer is tussen Antwerpen en Luik, maar zulks is het gevolg van het feit dat al de automobilisten van Antwerpen over Brussel naar Luik gaan bij gebrek aan een degelijke kortere verbindingsweg. Hij dringt dan ook aan opdat zo haast mogelijk de autosnelweg Antwerpen-Hasselt-Luik zou verwezenlijk worden.

De heer Minister heeft geantwoord aan verschillende commissieleden die hunne bekommernis uitdrukten omdat, naar ze beweerden, alles zal gebeuren zonder tussenkomst van het Parlement, dat de parlementaire controle steeds en volledig tot zijn recht zal kunnen komen, hetzij bij wijze van interpellatie in het Parlement of langs de weg van het Bulletin van Vragen en Antwoorden.

Trouwens het ontwerp voorziet dat ieder jaar de Regering aan de Kamers rekening en verantwoording zal doen over het gebruik van het Speciaal Fonds.

De heer Minister heeft nogmaals herhaald dat de volgorde waarin de werken zijn opgesomd in artikel 3 van het ontwerp geenszins de prioriteitsorde aanduidt waarin de werken zullen worden uitgevoerd. De orde van uitvoering zal het voorwerp zijn van bijzondere beslissingen vanwege de heer Minister van Openbare Werken, en het Parlement zal elk jaar ingelicht worden over de werken die in de loop van dit jaar zullen aangevangen worden.

Het is de heer Minister niet mogelijk thans de beraming van de werken, weg per weg, aan te geven, doch de vaststelling van de raming, post per post, van de werken uit te voeren aan de in artikel 3 vermelde wegen, ligt ter studie bij de bevoegde diensten van het Bestuur. Dit zeer lang en nauwkeurig werk is nog niet ten einde en zal zohast mogelijk het voorwerp uitmaken van een bijzondere mededeling aan de Commissie voor de Openbare Werken.

Ook heeft de heer Minister er de aandacht op gevestigd dat het niet de bedoeling is geweest om op de kaart in bijlage aan het verslag van de heer Senator Leemans (Parl. Stuk Senaat 1951-1952 n° 172) het tracé van de autosnelwegen definitief vast te leggen. Het is dus nog mogelijk voor de in het ontwerp voorziene autosnelwegen een ander tracé te voorzien dan hetwelk thans op de kaart is aangebracht.

Een lid heeft nog de vraag gesteld of het niet mogelijk zou zijn dat een deel van het Fonds zou besteed worden aan het verlenen van een verhoogde toelage aan de gemeenten met het oog op de verbetering van de gemeentewegen.

Hierop kan niet worden ingegaan, vermits het Fonds met een gans ander wel bepaald doel tot stand komt. Maar de heer Minister heeft bevestigd dat het in zijn bedoeling ligt verder al de aandacht te schenken aan de wegen die niet voorkomen in artikel 3 van het wetsontwerp. Te dien einde worden de nodige kredieten aan de wetgevende macht gevraagd.

Daar een lid de afschaffing voorgesteld heeft van zekere wegen, welke onder 2) vermeld zijn, om ze te vervangen door autosnelwegen die zouden moeten vermeld worden onder 1) van de opsomming van artikel 3, dient de aandacht gevestigd op de gevolgen van een dergelijke substitutie.

Het begrip van autosnelwegen is een nieuwigheid, waarvan het nuttig zou zijn de zin te bepalen.

De gewone wegen hebben niet uitsluitend tot doel het vervoer van personen en zaken mogelijk te maken, maar zij dienen eveneens voor de woonsteden en voor de toegang tot de aangrenzende eigendommen.

De huidige ontwikkeling van de woonplaats eist een kostelijke inrichting van de wegen, die bestaat in inrichtingen van verschillende leidingen, van water, gaz, electriciteit, telefoon, enz.

Hieruit volgt dat de tegenstrijdige belangen van de woonplaats en van het verkeer dikwijls met elkaar in conflict zijn gekomen. Het aan te wenden middel is de specia-

entre Anvers et Liège, mais c'est là la conséquence de ce que tous les automobilistes vont par Bruxelles faute de communications convenables plus directes entre Anvers et Liège. Il insiste dès lors pour que l'autoroute Anvers-Hasselt-Liège soit réalisée au plus tôt.

A divers membres de la Commission qui se préoccupent de ce que tout se fera en dehors du Parlement, M. le Ministre répond que le contrôle parlementaire s'exercera constamment et intégralement, soit par voie d'interpellation au Parlement, soit par la voie du Bulletin des Questions et Réponses.

Le projet prévoit d'ailleurs que, chaque année, le Gouvernement rendra compte aux Chambres de l'emploi du Fonds spécial.

M. le Ministre répète une fois de plus que l'ordre dans lequel l'article 3 du projet énumère les travaux ne correspond nullement à l'ordre de priorité de leur exécution. Celui-ci fera l'objet de décisions particulières du Ministre des Travaux publics, et le Parlement sera informé chaque année des travaux à entreprendre au cours de cet exercice.

Il n'est pas possible à M. le Ministre de fournir actuellement un devis par route, mais les estimations par poste des travaux à exécuter aux routes mentionnées à l'article 3, sont actuellement à l'étude dans les services compétents de l'Administration. Ce travail de longue haleine et de précision n'est pas encore terminée et il fera aussitôt que possible l'objet d'une communication spéciale devant la Commission des Travaux publics.

M. le Ministre attire également l'attention sur le fait que la carte annexée au rapport de M. le Sénateur Leemans (Doc. Sénat 1951-1952, n° 172) n'a pas la prétention de fixer définitivement le tracé des autoroutes. Il est donc encore possible de prévoir pour les autoroutes reprises au projet un tracé différent de celui indiqué sur la carte.

Un membre demande encore s'il n'est pas possible d'affecter une partie du Fonds à l'octroi de plus généreux subsides aux communes pour la réfection de la voirie communale.

Il n'est pas possible de faire droit à cette demande, étant donné que le Fonds est institué à des fins particulières et totalement différentes. Mais M. le Ministre affirme qu'il entre dans ses intentions de continuer à accorder toute l'attention nécessaire aux routes qui ne figurent pas à l'article 3 du projet de loi. Les crédits nécessaires pour ces routes seront demandés à cette fin au pouvoir législatif.

Un membre ayant proposé la suppression de certaines routes, figurant sous le 2), pour les remplacer par des autoroutes à figurer sous le 1) de la nomenclature de l'article 3, il importe de préciser les conséquences d'une telle substitution.

La notion d'autoroutes est une nouveauté dont il y aurait intérêt à préciser le sens.

Les routes ordinaires n'ont pas seulement pour but de permettre le transport des personnes et des choses, mais elles servent également aux habitations et à l'accès des propriétés riveraines.

Le développement actuel de l'habitation implique un équipement coûteux de la voirie, consistant en installations de conduites diverses, d'eau, de gaz, d'électricité, de téléphone, etc...

Il en est résulté souvent que les intérêts contradictoires des centres habités et de la circulation se trouvent en conflit. Le remède à apporter est de spécialiser les voies de

lisatie van de verkeerswegen, hetzij voor de woonplaats, hetzij voor het verkeer, indien zulks nodig is.

Dit is de reden van het bestaan van de autosnelwegen, die uitsluitend bestemd zijn voor de behoeften van een intensief verkeer. In principe dus, is de autosnelweg een verkeersweg, waarvan de toegang slechts mogelijk is op bepaalde plaatsen, zorgvuldig uitgekozen en zo weinig talrijk mogelijk. Uitsluitend voorbehouden aan de gemotoriseerde voertuigen, worden de andere vervoermiddelen en de voetgangers er van uitgesloten, daar deze geredelijk genoeg nemen met de normale verkeerswegen, die terzelfdertijd de woonsteden bedienen.

Hieruit volgt dat het slechts de moeite loont het aanleggen van een autosnelweg in overweging te nemen wanneer ingevolge een telling van de voertuigen vastgesteld is dat de bestaande weg ontoereikend is en er aanleiding toe bestaat hem te verdubbelen.

Het is evident dat, bij gelijke kenmerken, een weg die een weinig bewoonde streek doorloopt, een grotere verkeerscapaciteit heeft dan een weg die door een fel bewoonde streek loopt. Hieruit kan men besluiten dat het aanleggen van autosnelwegen zich minder opdringt in streken met een zwakke bevolkingsdichtheid dan in streken met een sterke bevolkingsdichtheid.

Om deze reden dringt het aanleggen van autosnelwegen zich thans niet op tussen Namen en Bastenaken en tussen Luik en Aarlen. Alhoewel deze weg gelegen is in het internationale net dat door de Economische Commissie voor Europa wordt aangeprezen, rechtvaardigen het huidige verkeer en het verkeer op lange termijn het aanleggen niet van een autosnelweg.

Anderdeels zijn de mogelijkheden in zake de verbetering van de huidige wegen voldoende om het hoofd te bieden aan het verkeer waaraan men zich in de eerstkomende tien jaar mag verwachten.

Meerdere leden hebben aangedrongen op het evenwicht dat moet gehandhaafd worden tussen de twee voornaamste taalstreken van het land, wat betreft de investeringen voorzien in het Wegenfonds.

De Regering heeft niet nagelaten haar aandacht te wijden aan deze rechtmatige bekommernis en heeft er naar gestreefd in dit wetsontwerp al de verbeteringen te groeperen welke door het nationaal belang worden gerechtvaardigd. Het is nochtans zeker dat dit evenwicht, dat onontbeerlijk is, niet noodzakelijk ten grondslag ligt aan de bekommernissen die de keuze bepaald hebben van de wegen die in artikel 3 vermeld zijn.

Het programma van autosnelwegen vindt zijn rechtvaardiging in de staten omtrent het verkeer, welke tijdens dit jaar werden opgemaakt.

Dit programma is een homogeen geheel, dat de meest onontbeerlijke verbindingen verzekert tussen de belangrijkste centra van de twee taalstreken van het land. Zo ook herneemt de lijst van de gewone wegen, vermeld onder 2) van artikel 3, de bijzondere wegen van het primaire net waarvoor belangrijke werken tijdens de volgende tien jaar zich opdringen.

IV. — Stemming over de artikelen en amendementen.

Bij het eerste artikel werd een amendement ingediend door de heer Rey om in de titel van het ontwerp en in lid 1 het woord « tijdelijk » te schrappen en om lid 2 weg te laten. Het amendement werd met 16 stemmen tegen 1 verworpen.

Het eerste artikel werd nadien eenparig door de Commissie aanvaard.

Artikel 2 werd insgelijks eenparig aangenomen.

Bij artikel 3 heeft de heer Demoitelle een amendement

communication, soit pour l'habitation, soit pour la circulation, si la nécessité s'impose.

C'est là la raison d'être des autoroutes, qui sont destinées uniquement à une circulation intensive. En principe, l'autoroute est une voie de communication dont l'accès n'est possible qu'à certains points, judicieusement choisis et le moins nombreux possible. Réservée uniquement aux véhicules motorisés, les autres moyens de locomotion et les piétons en sont exclus, car ceux-ci empruntent volontiers les voies de circulation ordinaires, qui desservent les centres habités.

Il s'impose donc qu'il n'y a lieu d'envisager la création d'une autoroute que lorsqu'il est établi par un pointage des véhicules que la voie existante devient insuffisante et qu'il y a lieu de la dédoubler.

Il est évident, qu'à caractéristiques égales une route traversant une région peu peuplée a une capacité de circulation beaucoup plus grande qu'une route traversant une région fortement peuplée. De là, on peut conclure également que la création d'autoroutes dans les régions à faible population s'impose moins que dans les régions à population plus dense.

C'est ainsi que la création d'autoroutes entre Namur et Bastogne et entre Liège et Arlon ne s'impose pas pour le moment. Quoique cette route tombe dans le réseau international préconisé par la Commission Economique pour l'Europe (C. E. E.), le trafic actuel et le trafic à longue échéance ne justifient pas la création d'une autoroute.

D'autre part, les possibilités d'amélioration des routes actuelles sont largement suffisantes pour faire face au trafic auquel on peut s'attendre dans la prochaine décade.

Plusieurs membres ont insisté sur l'équilibre qu'il y a lieu de maintenir entre les deux principales régions linguistiques du pays en ce qui concerne les investissements prévus au Fond des Routes.

Cette légitime préoccupation n'a pas manqué de retenir l'attention du Gouvernement, qui s'est attaché à grouper dans ce projet de loi toutes les améliorations justifiées par l'intérêt national. Il est cependant certain que cet équilibre, qui est indispensable, n'est pas nécessairement à la base des préoccupations qui ont guidé le choix des routes figurant à l'article 3.

Le programme d'autoroutes trouve sa justification dans les relevés de trafic, effectués au cours de cette année.

Ce programme constitue un ensemble homogène, qui assurera les liaisons les plus indispensables entre les principaux centres des deux régions linguistiques du pays. De même, la nomenclature des routes ordinaires, figurant au 2) de l'article 3, reprend les routes principales du réseau primaire pour lesquelles des travaux importants s'imposeront dans la prochaine décade.

IV. — Vote sur les articles et amendements.

A l'article 1^{er}, M. Rey a déposé un amendement tendant à supprimer le mot « temporaire » dans l'intitulé du projet et à l'alinéa 1, et à supprimer l'alinéa 2. L'amendement est rejeté par 16 voix contre 1.

Ensuite, la Commission a adopté l'article 1^{er} à l'unanimité.

L'article 2 est adopté également à l'unanimité des voix.

A l'article 3, M. Demoitelle a déposé un amendement

ingediend (Parl. Stuk 1951-1952 n° 382) hetwelk voor doel had als autosnelwegen aan te leggen :

Namen-Marche-Bastenaken-Aarlen naar Luxemburg;
en Luik-Aywaille-Bastenaken.

De heer Minister heeft aangevoerd dat de Economische Commissie voor Europa van de U. N. O. deze twee autosnelwegen niet heeft gevraagd. Een ontwerp voorziet de verbreding van deze wegen tot 10,50 m. (namelijk 3 vakken van 3,50 m.) om zo de aansluiting met Luxemburg op een doeltreffende wijze mogelijk te maken.

De indiener van het amendement heeft niet verder aangedrongen en heeft het amendement na de uitleg van de heer Minister ingetrokken.

Het artikel 3 evenals de artikelen 4 en 5 werden eenparig aangenomen.

Een zelfde stemming werd over het ontwerp uitgebracht.

De Verslaggever,

F. HERMANS.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

(Doc. parl. 1951-1952, n° 382) visant la construction des autoroutes suivantes :

Namur-Marche-Bastogne-Arion vers Luxembourg;
et Liège-Aywaille-Bastogne.

M. le Ministre observe que la Commission Economique pour l'Europe (C. E. E.) de l'O. N. U. n'a pas demandé ces deux autoroutes. Il existe un projet d'élargissement de ces routes à 10,50 m. (c'est-à-dire 3 voies de circulation de 3,50 m.), pour réaliser ainsi, d'une façon efficace, la liaison avec la ville de Luxembourg.

Après les explications de M. le Ministre, l'auteur de l'amendement n'insiste pas et retire celui-ci.

L'article 3, ainsi que les articles 4 et 5, sont adoptés à l'unanimité.

L'ensemble du projet a également été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

F. HERMANS.

Le Président,

F. BRUNFAUT.