

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1951-1952.****SEANCE DU 29 JANVIER 1952.****Projet de loi instituant un fonds spécial
et temporaire des routes.****EXPOSÉ DES MOTIFS****MESDAMES, MESSIEURS,**

Le développement incessant de la circulation automobile a pour conséquence de créer une insuffisance chronique du réseau routier. Non seulement le nombre des véhicules a augmenté de façon considérable et continue de le faire (1), mais leur utilisation est devenue plus intensive.

Les premiers efforts pour répondre aux besoins de cet accroissement ont été accomplis. Mais les améliorations qui en résultent n'empêchent que nos routes, les voies axiales principalement, soient encombrées. Or, le parc automobile est loin d'avoir terminé sa croissance; au contraire, chaque année les prévisions les plus optimistes sont dépassées.

Cette situation crée un grave problème d'écoulement de trafic. En effet, la plupart de nos routes sont anciennes et bordées de bâtisses qui s'étirent en ruban d'agglomération en agglomération. Leur élargissement n'est plus possible surtout lorsqu'il s'agit d'élargissements systématiques qui, combinés avec les rectifications nécessaires du tracé et du profil en long, entraînent des destructions massives dans les agglomérations.

Mais ce n'est pas tout. Les statistiques révèlent que le nombre d'accidents graves est beaucoup trop élevé. Et ceci donne à réfléchir, car on ne peut imputer aux seuls usagers de la route toute la res-

BELGISCHE SENAAAT**ZITTING 1951-1952.****VERGADERING VAN 29 JANUARI 1952.****Wetsontwerp tot instelling van een speciaal
en tijdelijk wegenfonds.****MEMORIE VAN TOELICHTING****MEVROUWEN, MIJNE HEREN,**

De gestadige toeneming van het automobiëlverkeer is er oorzaak van, dat het wegennet voortdurend in gebreke blijft. Niet alleen het aantal voertuigen is aanzienlijk toegenomen en blijft nog verder stijgen (1), maar er wordt tevens een drukker gebruik van gemaakt.

De eerste krachtsinspanningen om in de door deze aangroei ontstane behoeften te voorzien zijn volbracht. Maar ondanks de daaruit voortspruitende verbeteringen zijn onze wegen, en in de eerste plaats onze hoofdwegen, nog steeds overlast. Welnu, de aangroei van het automobiëlpark is nog verre van voltooid; integendeel, ieder jaar worden de stoutste verwachtingen nog overtroffen.

Deze toestand geeft het ontstaan aan het moeilijk vraagstuk van de verkeersafvoer. Immers, onze meeste wegen zijn van oude datum en aan beide zijden begrensd door een lint van gebouwen dat zich uitstrekt van agglomeratie tot agglomeratie. Een verbreding van deze wegen behoort thans tot de onmogelijkheden. Dit geldt vooral voor de systematische verbredingen, die, mede in verband met de vereiste recht-trekkingen van tracé en lengteprofiel, omvangrijke slopingen in de bebouwde kommen vergen.

Er is echter meer. Uit de statistieken blijkt dat het aantal zware ongevallen veel te hoog is, wat stof tot nadenken geeft, want de verantwoordelijkheid voor de onveiligheid op onze wegen mag niet geheel ten

(1) Nombre total des véhicules routiers automoteurs en Belgique, d'après le Bulletin de Statistique, n° 3, mars 1951 :

1939	304.913	1948	421.317
1946	254.849	1949	491.679
1947	339.970	1950	569.389

(1) Totaal aantal motorvoertuigen in België, volgens het Statistische Bulletin, n° 3, Maart 1951 :

1939	304.913	1948	421.317
1946	254.849	1949	491.679
1947	339.970	1950	569.389

ponsabilité de cette insécurité. Nos grandes routes sont dangereuses, parce qu'elles sont insuffisamment aménagées pour la circulation rapide et intense qu'elles doivent supporter.

Enfin, nos routes à grand trafic sont chères. Elles le sont pour l'Etat, car leur défaut d'adaptation exige un entretien fort dispendieux et des améliorations sans cesse à renouveler. De son côté, l'usager leur paie un lourd tribut. Le coût des transports est grevé de dépenses improductives trop élevées qui proviennent de la perte de temps, de l'usure prématurée du matériel et de la consommation exagérée de carburant.

Dès lors, il s'impose de pourvoir le pays d'un réseau routier à l'échelle des besoins en réservant l'avenir, mais en harmonie avec les possibilités réelles et avec le sens de la juste mesure. Quant aux réalisations, elles doivent être portées initialement vers deux secteurs : la construction d'un réseau d'autoroutes, d'une part, et la modernisation des routes les plus fréquentées, d'autre part.

La création d'un réseau d'autoroutes présente des avantages réels au triple point de vue du coût des transports, de la rapidité, de la communication et de la sécurité du trafic. Ces avantages sont d'autant plus considérables par rapport aux routes ordinaires que, dans notre pays à forte densité de population, le développement anarchique de l'habitation et des moyens de transport a créé des entraves multiples et irrémédiables à la circulation.

La construction d'autoroutes est à envisager, en premier lieu, pour décongestionner l'accès des villes et faciliter le passage en transit, mais en outre, pour assurer la liaison parfaite des centres importants, quand ceux-ci se trouvent assez rapprochés et séparés par un grand nombre d'agglomérations intermédiaires de moindre importance.

D'ailleurs, la justification du réseau d'autoroutes, tel qu'il est envisagé selon les besoins nationaux, se trouve corroborée, sur le plan international, par l'intégration de ce réseau dans celui qui a été dressé par la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies. Ce réseau a fait l'objet d'une déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international, signée à Genève le 16 septembre 1950 (1).

La modernisation des routes essentielles est, d'autre part, une œuvre d'aussi grande nécessité. Le

laste van de weggebruikers alleen worden gelegd. Onze grote wegen zijn onveilig omdat ze niet voldoende aangepast zijn aan het snel en druk verkeer dat ze hebben te dragen.

Onze wegen met druk verkeer, ten slotte, zijn kostbaar. Ze kosten veel geld aan de Staat, want wegens hun gebrekkige aanpassing is hun onderhoud vrij duur en moeten steeds weer verbeteringswerken worden uitgevoerd. Ook van de weggebruikers wordt een hoge tol geëist. De vervoerprijzen zijn bezwaard met te hoge improductieve uitgaven ten gevolge van het tijdverlies, de voorbarige sleet aan het materieel en het overdreven brandstofverbruik.

Er moet dus worden naar gestreefd, het land uit te rusten met een wegennet dat aan de behoeften voldoet en waarbij tevens voorzieningen worden getroffen voor de toekomst, maar dat anderdeels harmonieert met de praktische mogelijkheden en met de zin voor de juiste maat. Wat nu de verwezenlijkingen betreft, deze moeten aanvankelijk gericht zijn op twee sectoren : het aanleggen van een net van autosnelwegen en het moderniseren van de drukst bereden wegen.

Aan de bouw van een net van autosnelwegen zijn ontegensprekelijk voordelen verbonden uit het drievoudig oogpunt van de vervoerprijzen, van de snelle verbindingen en van de verkeersveiligheid. In ons dicht bevolkt land zijn deze voordelen in vergelijking met de gewone wegen des te groter omdat, ten gevolge van de ordeloze ontwikkeling van de woningbouw en van de transportmiddelen, aan het verkeer veelvuldige en onherstelbare belemmeringen zijn gesteld.

De bouw van autosnelwegen moet in overweging worden genomen, in de eerste plaats om de toegangswegen naar de steden te ontlasten en om het doorgaand verkeer te vergemakkelijken, maar daarenboven om de perfecte verbinding te verzekeren tussen de grote centra wanneer deze tamelijk dicht bij elkaar liggen en gescheiden zijn door een groot aantal agglomeraties van minder belang.

Het net van autosnelwegen, zoals het overeenkomstig de nationale behoeften is ontworpen, is overigens gerechtvaardigd op het internationaal plan, daar het een integrerend deel zal uitmaken van het Europees net dat is ontworpen door de in de schoot van de Verenigde Naties ingestelde Economische Commissie voor Europa. Dit laatste net is het voorwerp geweest van een verklaring nopens de bouw van grote wegen voor internationaal verkeer, die op 16 September 1950 te Geneve werd ondertekend (1).

Anderdeels is de modernisering van de hoofdwegen niet minder dringend. Bij de keuze van de trajecten

(1) Nations-Unies — Conseil Economique et Social :
E/ECE/TRANS/227 ;
E/ECE/TRANS/SCI/89 ;
18 septembre 1950.

(1) Verenigde Naties — Economische en Sociale Raad :
E/ECE/TRANS/227 ;
E/ECE/TRANS/SCI/89 ;
18 September 1950.

facteur principal, qui a été pris en considération pour guider le choix des itinéraires, est l'importance du trafic à écouler tel qu'il ressort des résultats du recensement de la circulation routière de 1949, complété par des observations postérieures. En outre, il a été tenu compte des conditions dans lesquelles le réseau existant assure les liaisons ainsi que des prévisions du trafic dans les régions à desservir. Parmi les itinéraires choisis, certains ont déjà été partiellement améliorés, mais il reste à parachever l'œuvre commencée.

L'expérience a démontré que les travaux de grande envergure, tels que ceux dont il est question ci-dessus, se plient mal aux exigences de l'annuité budgétaire.

La continuité dans l'octroi des crédits est indispensable pour assurer la continuité des travaux depuis le moment où ils sont décidés, jusqu'au jour où ils sont achevés.

Pour réaliser le programme d'adaptation du réseau routier aux phénomènes de grande circulation, il faut donner au département des Travaux publics l'outil nécessaire.

Le « Fonds spécial et temporaire des routes », proposé dans le présent projet de loi, est cet outil.

La création d'un tel fonds est, d'autre part, indispensable pour créer les ressources qui devront couvrir les dépenses de modernisation du réseau routier.

Elle n'est pas une innovation : déjà en 1896, une loi du 28 juin instituait un Fonds spécial et temporaire de 10 millions, pour les travaux extraordinaires de voirie.

Pendant l'entre-deux guerres, deux autres fonds spéciaux et temporaires des routes virent le jour : le premier institué par la loi du 24 avril 1928; le second, par la loi du 12 août 1933.

Ainsi donc, chaque fois qu'il fut nécessaire d'entreprendre de grands travaux, en vue de la restauration de notre réseau routier, le Parlement n'hésita pas à se rallier à l'idée de la création d'un fonds spécial.

Il est à peine besoin de dire que l'institution du « Fonds spécial et temporaire des routes » ne préjudiciera pas à l'aménagement des parties du réseau routier non visées dans la loi créant le « Fonds spécial ». La cadence actuelle dans l'exécution des travaux sera maintenue et même accélérée. L'aménagement de cette partie du réseau pourra se poursuivre selon le processus habituel du budget.

L'une des ressources proposées pour alimenter le Fonds, appelle un mot de justification. Une taxe nou-

verd in hoofdzaak gelet op de verkeersdrukte zoals deze blijkt uit de resultaten van de verkeerstelling van 1949, aangevuld door latere waarnemingen. Verder werd rekening gehouden met de voorwaarden waarin het bestaand net de verbindingen tot stand brengt, alsook met de verkeersverwachtingen in de uit te rusten streken. Onder de gekozen trajecten zijn sommige reeds gedeeltelijk gemoderniseerd, maar het begonnen werk moet nog worden voltooid.

De ondervinding heeft geleerd dat de werken met groots opzet, zoals deze waarvan hoger sprake, zich moeilijk voegen naar de eisen van de begrotingsannaliteit.

Opdat deze werken, van het ogenblik waarop er wordt toe besloten, zonder onderbreking zouden kunnen worden voortgezet tot de voltooiing, moet er een volstrekte continuïteit zijn in de toekenning van de kredieten.

Het is nodig het geschikt werktuig ter beschikking te stellen van het Departement van Openbare Werken met het oog op de verwezenlijking van het programma der aanpassing van het wegennet aan het verschijnsel van het doorgaand verkeer.

Dat werktuig is het « Speciaal en Tijdelijk Wegenfonds », voorgesteld bij dit ontwerp van wet.

Anderdeels is het oprichten van een dergelijk fonds onontbeerlijk om de middelen te vinden die de uitgaven voor de modernisering van het wegennet zullen moeten dekken.

Deze oprichting is geen innovatie : reeds in 1896, werd een Speciaal en Tijdelijk Fonds van 10 miljoen ingesteld voor de buitengewone wegeniswerken, bij een wet van 28 Juni.

Tussen de beide oorlogen kwamen nog twee andere fondsen tot stand : het eerste, ingesteld bij de wet van 24 April 1928; het tweede, bij de wet van 12 Augustus 1933.

Hieruit blijkt dus dat het Parlement, telkens grote werken moesten ondernomen worden voor de herstelling van ons wegennet, zonder dralen zijn instemming heeft betuigd met de gedachte van de oprichting van een speciaal fonds.

Het hoeft ternauwernood gezegd dat de instelling van het « Speciaal en Tijdelijk Wegenfonds » geen nadelige invloed zal mogen uitoefenen op de geschiktmaking van die delen van het wegennet die niet beoogd worden in de wet, houdende instelling van het « Speciaal Fonds ». Het huidig tempo zal gehandhaafd, ja zelfs worden versneld. Daar deze geschiktmaking echter zonder moeilijkheden kan worden voortgezet volgens de gewone begrotingsprocedure, werd hun opnemings in het programma der Fonds niet nodig geacht.

Onder de middelen voorgesteld om het Fonds te stijven, is er één dat een korte rechtvaardiging vergt.

velle est prévue, exigible en complément de la taxe de la circulation sur les véhicules automobiles. Sans doute les impôts frappant l'automobile en général sont-ils déjà fort lourds. Mais le produit de la taxe prévue profitera exclusivement à ceux qui en sont frappés.

D'autre part, des études minutieuses de l'administration et des expériences faites à l'étranger, il appert que le produit des économies réalisées par les transports routiers grâce à l'exécution en quinze ans du programme projeté, équivaldra à plus du double du produit de la taxe qui sera payée par les usagers. Il s'ensuit que le sacrifice consenti sera largement compensé par les avantages récoltés.

Dans ces conditions, la taxe doit être considérée comme une participation des automobilistes dans les dépenses accrues qu'entraîne l'aménagement d'une portion du domaine public mise à leur disposition. Sa durée n'excèdera pas celle du Fond.

En adoptant ce projet de loi, le Parlement marquera sa volonté de mettre les ressources nécessaires à la disposition du Gouvernement, en vue de doter le pays d'un réseau routier capable de satisfaire aux exigences de l'activité économique nationale en même temps qu'aux besoins sans cesse croissants des échanges internationaux. Les usagers de la route sont associés dans l'effort, mais ils seront les premiers à en retirer profit. Le Gouvernement, de son côté, pourra réaliser avec méthode son programme d'aménagement qu'il sera assuré de ne pas devoir suspendre, faute de ressources.

Er wordt een nieuwe belasting ingevoerd, invorderbaar boven de verkeersbelasting op de motorvoertuigen. Ongetwijfeld zijn de belastingen op de automobiel in het algemeen reeds vrij zwaar. Evenwel zal de opbrengst van de nieuwe belasting uitsluitend ten goede komen aan hen die ze moeten dragen.

Uit zeer nauwkeurige studies die door het Bestuur werden gemaakt en de in het buitenland gedane proefnemingen, blijkt anderdeels dat de besparingen bij het wegvervoer, dank zij de uitvoering van het ontworpen programma binnen een termijn van vijftien jaar, het dubbele zullen bedragen van de opbrengst der belasting die door de weggebruikers zal moeten worden betaald. Het gebrachte offer zal dus ruimschoots worden vergoed door de ondervonden voordelen.

In die voorwaarden moet de belasting in kwestie worden beschouwd als een bijdrage van de automobilisten in de verhoogde kosten van de geschiktmaking van een te hunner beschikking gesteld deel van het openbaar domein. De belasting zal maar worden geïnd zolang het Fonds duurt.

Door de goedkeuring van dit wetsontwerp zal het Parlement te kennen geven, dat het aan de Regering de nodige middelen wil verstrekken om het land te begiftigen met een wegennet dat beantwoordt aan de eisen van de nationale economie en tevens voorziet in de steeds stijgende behoeften van het internationaal ruilverkeer. De weggebruikers worden in de krachtsinspanning betrokken, maar zij zullen ook de eersten zijn om er de voordelen van te genieten. Van haar kant zal de Regering haar programma met overleg kunnen uitvoeren, zonder een onderbreking te moeten vrezen wegens gebrek aan de nodige middelen.

Le Ministre des Travaux Publics,

De Minister van Openbare Werken,

O. BEHOGNE.

Le Ministre des Finances,

De Minister van Financiën,

J. VAN HOUTTE.

**Projet de loi instituant un fonds spécial
et temporaire des routes.**

BAUDOUIN,

ROI DES BELGES.

A tous, présents et à venir, SALUT.

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

Vu l'avis du Conseil d'Etat,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

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

Article Premier.

Un « Fonds spécial et temporaire des routes » est institué pour couvrir les dépenses afférentes aux travaux énumérés à l'article 3 de la présente loi.

Ce « Fonds » sera dissous le 31 décembre 1966.

Art. 2.

Le « Fonds spécial et temporaire des routes » est géré par le Ministre des Travaux Publics.

Art. 3.

Seront effectués à charge du « Fonds spécial et temporaire des routes », les travaux énumérés ci-après, ainsi que les expropriations auxquelles ils pourront donner lieu :

- 1) la construction du réseau d'autoroutes suivant :
 - Bruxelles - Ostende, avec prolongement vers la France (Calais);
 - Bruxelles-Anvers, avec prolongement vers les Pays-Bas (Amsterdam);
 - Bruxelles-Liège, avec prolongement vers l'Allemagne (Berlin);
 - Bruxelles-Namur;
 - Bruxelles-Mons, avec prolongement vers la France (Paris) et embranchement vers Charleroi;
 - Liège-Namur-Charleroi-Mons;
 - Anvers-Gand-Courtrai avec prolongement vers la France (Lille);
 - Anvers-Hasselt-Liège, avec embranchement vers l'Allemagne (la Ruhr et Aix-la-Chapelle);
 - Liège-Les Pays-Bas (Maastricht);
 - Ceinture de Bruxelles.

**Wetsontwerp tot instelling van een speciaal
en tijdelijk wegenfonds.**

BOUDEWIJN,

KONING DER BELGEN.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

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

Gelet op het advies van de Raad van State,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

Eerste Artikel.

Er wordt een « Speciaal en tijdelijk wegenfonds » ingesteld om de kosten te dragen van de in artikel 3 van deze wet opgesomde werken.

Het « Fonds » zal op 31 December 1966 ontbonden worden.

Art. 2.

Het « Speciaal en tijdelijk wegenfonds » wordt beheerd door de Minister van Openbare Werken.

Art. 3.

Ten laste van het « Speciaal en tijdelijk wegenfonds » zullen de hiernavermelde werken worden uitgevoerd, alsmede de onteigeningen waartoe zij aanleiding zullen kunnen geven :

- 1) de aanleg van het volgend net van autosnelwegen :
 - Brussel-Oostende, met verlenging naar Frankrijk (Calais);
 - Brussel-Antwerpen, met verlenging naar Nederland (Amsterdam);
 - Brussel-Luik, met verlenging naar Duitsland (Berlijn);
 - Brussel-Namen;
 - Brussel-Bergen, met verlenging naar Frankrijk (Parijs) en vertakking naar Charleroi;
 - Luik-Namen-Charleroi-Bergen;
 - Antwerpen-Gent-Kortrijk, met verlenging naar Frankrijk (Rijsel);
 - Antwerpen-Hasselt-Luik, met vertakkingen naar Duitsland (de Ruhr en Aken);
 - Luik-Nederland (Maastricht);
 - Ringweg van Brussel.

2) la modernisation des routes ci-après :

Bruxelles-Malines-Anvers;
 Anvers-Turnhout;
 Bruxelles-Louvain-Diest-Bourg-Léopold;
 Diest-Hasselt;
 Malines-Louvain-Hamme-Mille jusqu'à l'autoroute
 Bruxelles-Liège;
 Louvain - Tirlemont - St-Trond-Liège-Fléron-Miche-
 roux jusqu'à l'autoroute Bruxelles-Liège-Allema-
 gne;
 Wavre-Gembloux-Namur-Marche-Bastogne-Arlon
 vers Luxembourg;
 Bruxelles-Charleroi-Philippeville-Couvain vers Ro-
 croi;
 Bruxelles-Mons-Bois-Bourdon vers Maubeuge;
 Bruxelles-Ath-Tournai;
 Bruxelles-Ninove-Renaix-Kerkhove-Kuurne;
 Bruxelles-Alost-Gand-Maldegem-Bruges-Blanken-
 berghe;
 Liège-Pépinster-Verviers;
 Pépinster-Spa;
 Liège-Aywaille-Bastogne avec embranchement
 Beaufays-Louveigné;
 Liège-Tilff-Esneux-Comblain-au-Pont;
 La route du Condroz — de Liège aux Quatre-Bras
 (bifurcation des routes de Marche et de Dinant)
 avec l'embranchement vers Esneux;
 Liège-Huy-Andenne-Namur;
 Namur-Wépion-Yvoir-Dinant-Beauraing;
 Namur-Nivelles;
 Charleroi-Mons-Hornu-Quévrain;
 Charleroi-Fleurus;
 Lodelinsart-Gilly-Châtelet;
 Châtelet-Marcinelle-Marchienne-au-Pont;
 Charleroi-Montignies-sur-Sambre;
 Bray-La Louvière;
 Le Rœulx-Nimy-Baudour-Grandglise-Barry;
 Knokke-Maldegem-Deinze-Audenaerde-Renaix;
 Audenaerde-Nederbrakel;
 St-Nicolas-Tamise-Willebroek;
 Tamise-Termonde-Alost;
 Anvers-Gand-Courtrai-Menin-Ypres-Furnes-La Pan-
 ne;
 Deinze-Tielt-Diksmuide-Furnes;
 Gand-Meulestede;
 Tournai-Courtrai-Ingelmunster-Waardamme-Lop-
 pem (autoroute);
 La Panne-Ostende-Knokke.

3) l'aménagement des routes de contournement et de
ceinture de villes situées sur les itinéraires précités
et des routes de raccordement aux autoroutes.**Art. 4.**

Il est perçu, au profit de l'Etat, durant l'existence
 du « Fonds spécial et temporaire des routes », un
 décime additionnel à la taxe de circulation sur les
 véhicules automobiles, établie par la loi du 10 avril
 1951.

2) de modernisering van de volgende wegen :

Brussel-Mechelen-Antwerpen;
 Antwerpen-Turnhout;
 Brussel-Leuven-Diest-Leopoldsburch;
 Diest-Hasselt;
 Mechelen-Leuven-Hamme-Mille tot aan de auto-
 snelweg Brussel-Luik;
 Leuven-Tienen-St-Truiden-Luik-Fléron-Micherou
 tot aan de autosnelweg Brussel-Luik-Duitsland;

Waver-Gembloux-Namen-Marche-Bastenaken-Aar-
 len naar Luxemburg.
 Brussel-Charleroi-Philippeville-Couvain naar Ro-
 croi;
 Brussel-Bergen-Bois-Bourdon naar Maubeuge;
 Brussel-Aat-Doornik;
 Brussel-Ninove-Ronse-Kerkhove-Kuurne;
 Brussel-Aalst-Gent-Maldegem-Brugge-Blankenber-
 ge;
 Luik-Pépinster-Verviers;
 Pépinster-Spa;
 Luik-Aywaille-Bastenaken met vertakking Beau-
 fays-Louveigné;
 Luik-Tilff-Esneux-Comblain-au-Pont;
 Weg van Condroz — van Luik naar Quatre-Bras
 (splitsing van de wegen naar Marche en naar Di-
 nant) met vertakking naar Esneux;
 Luik-Hoei-Andenne-Namen;
 Namen-Wépion-Yvoir-Dinant-Beauraing;
 Namen-Nijvel;
 Charleroi-Bergen-Hornu-Quévrain;
 Charleroi-Fleurus;
 Lodelinsart-Gilly-Châtelet;
 Châtelet-Marcinelle-Marchienne-au-Pont;
 Charleroi-Montignies-sur-Sambre;
 Bray-La Louvière;
 Rœulx-Nimy-Baudour-Grandglise-Barry;
 Knokke-Maldegem-Deinze-Oudenaarde-Ronse;
 Oudenaarde-Nederbrakel;
 St-Niklaas-Temse-Willebroek;
 Temse-Dendermonde-Aalst;
 Antwerpen-Gent-Kortrijk-Menen-Ieper-Veurne-De
 Panne;
 Deinze-Tielt-Diksmuide-Veurne;
 Gent-Meulestede;
 Doornik-Kortrijk-Ingelmunster-Waardamme-Lop-
 pem (autosnelweg);
 De Panne-Oostende-Knokke.

3) de aanleg van de buitenomwegen en ringwegen
rond de op de voornoemde trajecten gelegen ste-
den en van de aansluitingswegen aan de autosnel-
wegen.**Art. 4.**

Ten bate van de Staat wordt tijdens het bestaan
 van het « Speciaal en tijdelijk wegenfonds » een op-
 deciem geheven op de verkeersbelasting op de motor-
 voertuigen, vastgesteld bij de wet van 10 April 1951.

Art. 5.

Les ressources dont dispose le « Fonds spécial et temporaire des routes » sont :

- 1) le montant d'une dotation annuelle de 700 millions de francs au moins, inscrite au budget extraordinaire;
- 2) une allocation égale au produit annuel du décime additionnel à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles;
- 3) le produit d'emprunts à émettre au profit du « Fonds » suivant les modalités à déterminer par le Roi.

Ces ressources sont mises à la disposition du « Fonds » par virement à un article spécial qui sera inscrit au budget pour ordre de chacun des exercices 1952 à 1966 et sur le montant duquel seront imputées les dépenses afférentes aux travaux et expropriations visés à l'article 3.

Art. 6.

Chaque année, le gouvernement rendra compte aux Chambres de l'emploi du « Fonds spécial » institué par la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 23 décembre 1951.

BAUDOUIN.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

O. BEHOGNE.

Le Ministre des Finances,

J. VAN HOUTTE.

Art. 5.

De middelen waarover het « Speciaal en tijdelijk wegenfonds » beschikt, zijn :

- 1) het bedrag van een jaarlijkse dotatie van 700 miljoen frank, uitgetrokken op de buitengewone begroting;
- 2) een toelage gelijk aan de jaarlijkse opbrengst van de opdecim op de verkeersbelasting op de motorvoertuigen;
- 3) de opbrengst van leningen die zullen aangegaan worden ten bate van het « Fonds » overeenkomstig de door de Koning vast te stellen modaliteiten.

Die middelen worden ter beschikking van het « Fonds » gesteld door overschrijving op een speciaal artikel, dat zal worden uitgetrokken op de begroting voor orde van elk der dienstjaren 1952 tot 1966 en waarop de uitgaven voor de in artikel 3 vermelde werken en onteigeningen zullen aangerekend worden.

Art. 6.

Ieder jaar zal de Regering aan de Kamers rekening en verantwoording doen van het gebruik van het « Speciaal Fonds » ingesteld bij deze wet.

Gegeven te Brussel, de 23^e December 1951.

Van Koningswege :

De Minister van Openbare Werken,

De Minister van Financiën,

ANNEXE

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Travaux publics, le 18 décembre 1951, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un avant-projet de loi « instituant un Fonds spécial et temporaire des routes », a donné en sa séance du 19 décembre 1951 l'avis suivant :

Le projet tend à améliorer le réseau routier du Royaume par la création de nouvelles autoroutes et par la modernisation de certaines routes existantes.

Pour favoriser l'exécution par le Gouvernement de ces grands travaux, le projet crée un Fonds spécial et temporaire des routes. Ce Fonds, qui n'a pas la personnalité juridique, est alimenté, d'une part, par une dotation annuelle votée par le Parlement, d'autre part, par un nouvel impôt et, enfin, par des emprunts que le Roi peut émettre.

* * *

Article 1^{er}.

Le projet prévoit la dissolution du Fonds à la date du 31 décembre 1966, à moins que le Roi ne prolonge sa durée. D'autre part, l'article 4 du projet crée, pendant la durée du Fonds, un nouvel impôt consistant en un décime additionnel à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles établie par la loi du 10 avril 1951. Si, à la date du 31 décembre 1966, le Roi prolonge la durée du Fonds, sa décision aura notamment pour effet de maintenir cette charge fiscale. Ainsi, le décime additionnel prévu par l'article 4 sera établi par le Roi en vertu de la loi, et non par la loi, comme le prescrit l'article 110 de la Constitution.

La suppression, à l'alinéa 2 de l'article, des mots « à moins que le Roi ne prolonge sa durée » éviterait cet inconvénient.

* * *

Art. 2.

Cet article gagnerait à être rédigé comme suit :

« Le Fonds spécial et temporaire des routes est géré par le Ministre des Travaux publics. »

* * *

Art. 3.

Cet article pourrait être interprété comme donnant au Ministre des Travaux publics le pouvoir de décréter les expropriations. Une telle dérogation aux règles fixées par la législation sur la matière ne répond pas aux intentions du Gouvernement.

D'autre part, il est superflu de dire que les travaux seront effectués par le Ministre des Travaux publics dès lors que ce Ministre gère le Fonds destiné à couvrir les dépenses relatives à ceux-ci.

BIJLAGE

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 18^e December 1951 door de Minister van Openbare Werken verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet « houdende instelling van een Speciaal en Tijdelijk Wegenfonds », heeft ter zitting van 19 December 1951 het volgend advies gegeven :

Het ontwerp beoogt de verbetering van 's Rijks wegnnet door het aanleggen van nieuwe autosnelwegen en door het moderniseren van sommige bestaande wegen.

Ten einde de uitvoering van deze grote werken door de Regering te bevorderen, richt het ontwerp een Speciaal en Tijdelijk Wegenfonds in. Dit Fonds, dat geen rechtspersoonlijkheid bezit, wordt gestijfd enerzijds door een jaarlijkse dotatie welke het Parlement goedkeurt, anderzijds door een nieuwe belasting en, tenslotte, door leningen die de Koning kan uitgeven.

* * *

Artikel 1.

Het ontwerp bepaalt dat het Fonds op 31 December 1966 zal worden ontbonden, tenzij de duur er van door de Koning wordt verlengd. Anderzijds voert artikel 4 van het ontwerp voor de duur van het Fonds een nieuwe belasting in onder de vorm van een opdecim op de verkeersbelasting op de motorvoertuigen, vastgesteld bij de wet van 10 April 1951. Zo de Koning op 31 December 1966 de duur van het Fonds verlengt, zal zijn beslissing inzonderheid het in stand houden van deze fiscale last ten gevolge hebben. Aldus zal de in artikel 4 bepaalde opdecim door de Koning worden ingevoerd krachtens de wet, en niet bij de wet, zoals in artikel 110 van de Grondwet is voorgescreven.

Dit bezwaar zou wegvallen met in het tweede lid van het artikel de woorden te schrappen « tenzij de duur er van door de Koning wordt verlengd ».

* * *

Art. 2.

Een betere lezing voor dit artikel ware :

« Het Speciaal en Tijdelijk Wegenfonds wordt beheerd door de Minister van Openbare Werken. »

* * *

Art. 3.

Dit artikel zou men aldus kunnen uitleggen alsof het de Minister van Openbare Werken de macht verleent om de ont-eigeningen te bevelen. Zodanige afwijking van de regelen vast-gesteld door de desbetreffende wetgeving strookt niet met de bedoelingen van de Regering.

Voorts is het overbodig te zeggen dat de Minister van Openbare Werken de werken zal uitvoeren, vermits die Minister het beheer voert over het Fonds bestemd om de kosten in verband met die werken te dekken.

L'article serait mieux rédigé comme suit :

« Art. 3. — Seront effectués à charge du Fonds spécial et temporaire des routes les travaux ci-après, ainsi que les expropriations auxquelles ils pourront donner lieu : ... (suit le texte du Gouvernement)... »

* * *

Art. 4.

L'article 4, 2°, prévoit que le Fonds sera alimenté par une allocation égale au produit annuel d'un décime additionnel à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles. Le projet omet toutefois de créer cet impôt auquel l'article se réfère. Il conviendrait d'y pourvoir par une disposition expresse. Celle-ci pourrait faire l'objet d'un article qui trouverait sa place entre les articles 3 et 4 et qui pourrait être rédigé comme suit :

« Art. 4. — Il est perçu au profit de l'Etat, durant l'existence du Fonds spécial et temporaire des routes, un décime additionnel à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles établie par la loi du 10 avril 1951. »

Si cette suggestion était adoptée, il importerait de modifier la numérotation des articles 4 et 5 qui deviendraient ainsi les articles 5 et 6.

* * *

L'article 5, 2° (nouveau), serait rédigé de la manière suivante :

« 2° une allocation égale au produit annuel du décime additionnel à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles. »

Pour assurer la concordance entre l'article 3 et l'alinéa final de l'article 5 nouveau, il conviendrait de prévoir les dépenses afférentes non seulement aux travaux prévus à l'article 3, mais aussi aux expropriations.

* * *

Telles sont les considérations que le Conseil d'Etat peut formuler à la suite de l'examen rapide auquel, en raison de l'urgence, il a dû se borner.

La chambre était composée de :

MM. F. LEPAGE, conseiller d'Etat, président ;
A. MAST et K. MEES, conseillers d'Etat ;
J. CYPRES, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. Mees.

Le Président — De Voorzitter,
(s.) F. LEPAGE.

Pour première expédition délivrée à M. le Ministre des Travaux publics.

Le 20 décembre 1951.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

R. DECKMYN.

Het artikel zou beter luiden als volgt :

« Art. 3. — Ten laste van het Speciaal en Tijdelijk Wegenfonds zullen de hiernavermelde werken worden uitgevoerd, alsmede de onteigeningen waartoe zij aanleiding kunnen geven : ... (hier volgt de tekst van de Regering)... »

* * *

Art. 4.

Artikel 4, 2°, bepaalt dat het Fonds wordt gestijfd door een toelage gelijk aan de jaarlijkse opbrengst van een opdecim op de verkeersbelasting op de motorvoertuigen. Het ontwerp verzuimt evenwel de belasting, waarvan sprake in dit artikel, in te voeren. Daarin zou een uitdrukkelijke bepaling moeten voorzien, die een nieuw artikel zou vormen en tussen de artikelen 3 en 4 zou worden ingevoegd. Men zou het kunnen stellen :

« Art. 4. — Ten bate van de Staat wordt tijdens het bestaan van het Speciaal en Tijdelijk Wegenfonds een opdecim geheven op de verkeersbelasting op de motorvoertuigen, vastgesteld bij de wet van 10 April 1951. »

Wordt op die aanbeveling ingegaan, dan dienen de artikelen 4 en 5, de artikelen 5 en 6 te worden.

* * *

Artikel 5, 2° (nieuw) zou luiden als volgt :

« 2° een toelage gelijk aan de jaarlijkse opbrengst van de opdecim op de verkeersbelasting op de motorvoertuigen. »

Met het oog op de overeenstemming tussen artikel 3 en het laatste lid van het nieuw artikel 5, past het aldaar niet enkel de uitgaven voor de in artikel 3 vermelde werken maar ook die voor de onteigeningen te vermelden.

* * *

Aldus de beschouwingen die de Raad van State kan naar voren brengen als besluit van het vlugge onderzoek waartoe hij, wegens het spoedeisend karakter van het ontwerp, zich heeft moeten bepalen.

De kamer was samengesteld uit de :

HH. F. LEPAGE, raadsheer van State, voorzitter ;
A. MAST en K. MEES, raadsheren van State ;
J. CYPRES, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. Mees.

Le Greffier — De Griffier,
(s.) J. CYPRES.

Voor eerste uitgifte afgeleverd aan de H. Minister van Openbare Werken.

De 20 December 1951.

De Griffier van de Raad van State,