

Chambre des Représentants

SESSION 1966-1967.

12 JANVIER 1967.

PROJET DE LOI modifiant la loi du 9 août 1955 instituant un Fonds des routes 1955-1969.

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi qui vous est soumis a été voté à l'unanimité moins une abstention, par le Sénat le 21 décembre 1966.

Votre Commission l'a discuté en sa séance du 11 janvier 1967 et l'a adopté à l'unanimité.

Comme l'a souligné le Ministre dans l'exposé qu'il a fait à la Commission, le projet modifiant la loi sur le Fonds des Routes, se présente comme un ajustement de la structure et des moyens d'action de cet organisme, en vue de les adapter aux besoins et aux éléments d'une politique routière axée sur l'avenir.

I. — Exposé du Ministre.

Les modifications proposées à la loi instituant un Fonds des Routes 1955-1969 ont pour but de transformer un organisme provisoire en une institution permanente. Créé pour une période de quinze ans en 1955, le Fonds des

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Dequae.

A. — Membres : MM. Allard, Bijmens, Delwaide, De Mey, Dequae, Devilers, Foncke, Michel, Van Lindt. — Bary, Grégoire, Hicquet, Juste, Sainte, Toubeau, Vanderhaegen, Van Hoorick. — De Clercq (P.), Demuyter, Kempinaire, Mergam, Olivier. — Wouters.

B. — Suppléants : MM. Callebert, Decker, Delhache, Donse, Kelchtermans. — Castel, Christiaenssens, De Keuleneir, Hurez. — Cornet, Evrard, Lefebvre (R.). — Lootens.

Voir :

334 (1966-1967) :

— N° 1 : Projet transmis par le Sénat.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1966-1967.

12 JANUARI 1967.

WETSONTWERP houdende wijziging van de wet van 9 augustus 1955 tot instelling van een Wegenfonds 1955-1969.

VERSLAG NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE OPENBARE WERKEN (1), UITGEBRACHT DOOR DE HEER DEVILERS.

DAMES EN HEREN,

Het U voorgelegde wetsontwerp werd door de Senaat eenparig, op één onthouding na, aangenomen op 21 december 1966.

Uw Commissie besprak het tijdens haar vergadering van 11 januari 1967 en keurde het eenparig goed.

Zoals de Minister erop wees in zijn uiteenzetting in de Commissie, is het ontwerp houdende wijziging van de wet tot instelling van een Wegenfonds bedoeld als een aanpassing van de structuur en van de actiemiddelen van dat fonds aan de behoeften en de factoren van een op de toekomst gericht wegenbeleid.

I. — Uiteenzetting van de Minister.

De wijzigingen die worden voorgesteld aan de wet tot oprichting van een Wegenfonds 1955-1969 hebben tot doel een tijdelijk organisme om te vormen tot een bestendige instelling. In 1955 opgericht voor een periode van vijftien

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Dequae.

A. — Leden : de heren Allard, Bijmens, Delwaide, De Mey, Dequae, Devilers, Foncke, Michel, Van Lindt. — Bary, Grégoire, Hicquet, Juste, Sainte, Toubeau, Vanderhaegen, Van Hoorick. — De Clercq (P.), Demuyter, Kempinaire, Mergam, Olivier. — Wouters.

B. — Plaatsvervangers : de heren Callebert, Decker, Delhache, Donse, Kelchtermans. — Castel, Christiaenssens, De Keuleneir, Hurez. — Cornet, Evrard, Lefebvre (R.). — Lootens.

Zie :

334 (1966-1967) :

— N° 1 : Ontwerp door de Senaat overgezonden.

Routes a fait la preuve qu'il constituait l'instrument essentiel, sinon unique, du financement et de l'exécution des travaux routiers. Le moment est donc venu de mettre un point final à cette période de probation.

Pourquoi cependant choisir ce moment et ne pas laisser courir la période jusqu'à son terme de 1969 ? C'est qu'il existe un motif de légiférer d'urgence. Le plafond des emprunts que le Fonds est autorisé à émettre en vertu de la loi est virtuellement atteint. Fixé à 30 milliards de francs, le montant des emprunts déjà lancés sur le marché des capitaux s'élève à 28,1 milliards de francs. Il s'ensuit donc une interdiction pour le Fonds d'émettre tout nouvel emprunt d'un certain volume.

Cependant l'émission de ce nouvel emprunt est indispensable. Au 31 décembre 1966, le montant des paiements effectués par le Fonds depuis sa création atteignait 37,4 milliards de francs dépassant ainsi de plus de 9 milliards de francs le montant des emprunts émis. Cette différence entre le montant des emprunts et le montant des paiements effectués est à l'origine de la pratique des avances consenties par le Trésor. Celles-ci représentent aujourd'hui plus de 10 milliards de francs. Qui n'aperçoit qu'une telle pratique aurait pour effet de fausser à la longue le régime voulu par le législateur et d'émousser finalement l'autonomie du Fonds des Routes ?

Cette remarque prend d'autant plus de relief que, si l'on n'y veille, la différence déjà citée va rapidement croître. Il suffit d'analyser les chiffres des engagements contractés par le Fonds qui, au 31 décembre 1966, atteignent le montant de 44,4 milliards de francs. Ils montrent que le rythme des emprunts — à la cadence de 2 milliards de francs par an — fut absolument inadapté au rythme des travaux. Et que dire des réalisations actuelles et du programme envisagé ? Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Les engagements contractés dépassèrent 6 milliards de francs en 1965, 7 milliards de francs en 1966, tandis qu'en 1967 le cap des 10 milliards de francs sera franchi. Ainsi pour l'année 1967, on dépasse le quintuple de ce que nos devanciers avaient prévu en investissements annuels. Le montant total des emprunts prévus en quinze ans doit être absorbé en trois ans, de 1966 à 1968.

Il faut adapter la loi aux faits si l'on ne veut pas que ceux-ci lui échappent et que les institutions finissent par paraître — et être — vides de tout contenu réel. Si la modification de la loi est urgente pour permettre le lancement rapide d'un emprunt important, l'urgence n'exclut pas que diverses retouches y soient apportées à cette occasion, retouches qui, sans bouleverser le statut du Fonds, auraient pour but d'augmenter son efficacité et de lui donner les moyens de concevoir une politique et de réaliser son programme — ambitieux mais réaliste — de rénovation du réseau routier et de création des autoroutes.

D'aucuns s'interrogent cependant pour savoir si, dès aujourd'hui, le financement des investissements routiers ne devrait pas être repensé et remplacé par des formules neuves. D'autres parlent d'autofinancement, de financement par des organismes privés, de création de nouvelles intercommunales du type E 3. Personnellement le Ministre n'écarte aucune de ces possibilités. Elles pourraient sans conteste faciliter la réalisation des programmes des années à venir.

La formule de l'autofinancement est intéressante. Cependant, comme elle suppose l'affectation de recettes ordinaires à des dépenses du budget extraordinaire, elle ne pourrait aboutir que moyennant un régime d'affectation progressive; cette possibilité est actuellement étudiée par le Département des Travaux publics.

jaar heeft het Wegenfonds het bewijs geleverd dat het het essentieel, zoniet het enige middel was voor de financiering en de realisatie van wegwerken. Het ogenblik is thans gekomen om aan deze testperiode een einde te maken.

Waarom wordt niet gewacht tot 1969 om deze wetgeving te wijzigen ? Het is eenvoudig, omdat er een ernstige reden bestaat om zulks thans bij hoogdringendheid te doen. De grens van het totaalbedrag der leningen die door het Fonds mogen uitgeschreven worden is vrijwel bereikt. Deze grens was vastgesteld op 30 miljard frank en het bedrag van de reeds uitgeschreven leningen beloopt 28,1 miljard frank. Het Wegenfonds mag dus geen enkele nieuwe lening met een zeker volume meer uitschrijven.

Het uitschrijven van zulke nieuwe lening is nochtans onontbeerlijk. Op 31 december 1966 bereikte het bedrag van de betalingen, die door het Fonds werden verricht 37,4 miljard frank, zodat het meer dan 9 miljard frank hoger lag dan de uitgeschreven leningen. Dit verschil tussen het bedrag van de leningen en dat van de verrichte betalingen wordt gedekt door schatkistvoorschotten. Deze belopen vandaag reeds meer dan 10 miljard frank. Iedereen zal toegeven, dat zulk systeem op langere termijn tot gevolg heeft, dat het door de wetgever gewild regime vervalst wordt en uiteindelijk de autonomie van het Wegenfonds wordt verzwakt.

Deze opmerking komt nog meer in evidentie omdat het geciteerde verschil snel zal aangroeien indien men er niet over waakt. Het volstaat immers de cijfers te ontleiden van de verbintenissen door het Fonds aangegaan, die, op 31 december 1966, het bedrag van 44,4 miljard bereiken. Meteen is bewezen, dat het leningsritme van 2 miljard frank per jaar absoluut niet aangepast was aan het ritme van de werken. En zeker niet aangepast aan de werken die thans in het stadium van realisatie zijn en aan het voorgestelde programma. Hier spreken de cijfers voor zichzelf. De aangegane verbintenissen overtroffen 6 miljard frank in 1965, 7 miljard frank in 1966 en in 1967 zal de 10 miljard frank worden overschreden. Voor het jaar 1967 wordt dus het aanvankelijk voorziene bedrag van jaarlijkse investeringen meer dan verviervoudigd. Het globaal bedrag van de leningen die voor vijftien jaar waren voorzien, moet thans opgenomen worden in drie jaren, nl. van 1966 tot 1968.

Men moet de wet dus aanpassen aan de feitelijke realiteit indien men wil vermijden, dat de realiteit aan de wet ontsnapt en de instellingen niet alleen elke reële inhoud schijnen te missen maar werkelijk missen. Indien het dus nodig is de wet dringend te wijzigen om zo vlug mogelijk een belangrijke lening uit te schrijven, dan belet deze hoogdringendheid niet, dat bij deze gelegenheid ook verschillende verbeteringen worden aangebracht. Zonder aan het eigenlijke statuut van het Wegenfonds te raken, hebben deze verbeteringen tot doel de doeltreffendheid van het Fonds te vergroten en dit meteen de middelen te geven om een beleid uit te stippelen en een — ambitieus maar realistisch — programma te realiseren voor de modernisering van ons wegennet en de bouw van autowegen.

Anderen vragen zich af of het ogenblik ook niet gekomen is om de financiering van de geïnvesteringen te herdenken en te vervangen door nieuwe formules. Anderen handelen over autofinanciering, financiering door privé-organismen, oprichting van nieuwe intercommunales naar het voorbeeld van de E 3. Persoonlijk sluit de Minister geen enkele van deze mogelijkheden uit. Zij zouden ongetwijfeld de realisatie van de programma's voor de komende jaren vergemakkelijken.

De formule van de autofinanciering is interessant. Maar daar zij het gebruik van gewone ontvangsten voor uitgaven van de buitengewone dienst veronderstelt, kan zij slechts resultaat opleveren op voorwaarde dat die financiering geleidelijk wordt ingevoerd en opgevoerd. Deze mogelijkheid wordt thans door het Departement van Openbare Werken onderzocht.

Le financement par des organismes privés paraît également séduisant à condition qu'il mette à la disposition des investissements publics des capitaux qui, sans cela, ne leur seraient pas accessibles; le Ministre a noué des contacts avec un groupe d'institutions les plus importantes pour examiner les possibilités d'une telle formule.

L'intercommunalisation peut également donner des résultats satisfaisants; l'autoroute E 3 en est la preuve évidente.

Sans qu'il faille exclure ces formules, le Ministre constate cependant que moyennant quelques aménagements mineurs des dispositions légales, le Fonds des Routes est immédiatement à même de financer et de réaliser un programme de 10 milliards de francs. L'expérience a montré que le Fonds des Routes était un organisme très valable pour poursuivre et augmenter l'effort entrepris en matière d'investissements routiers. Il doit donc rester l'organisme pivot autour duquel gravitent des formules complémentaires.

Institution essentielle de financement et d'exécution des travaux routiers, le Fonds des Routes est un organisme para-étatique, qui peut servir de modèle aux institutions similaires.

Bien que doté de personnalité juridique distincte, le Fonds maintient, par son régime hiérarchique, les attributions du Ministre des Travaux publics en matière de politique routière, sans lui retirer la responsabilité qu'il assume devant le Parlement. Grâce à la coordination qu'il assure avec le Département des Finances, il ne diminue en aucune manière l'unité de conception et d'action en matière de finances publiques. Son régime budgétaire et comptable supprime les effets d'une annualité trop étroitement comprise, tout en maintenant néanmoins un système de contrôle souple mais efficace. Enfin, son régime administratif est également très avantageux. Comme tous les services du département se trouvent à sa disposition, il ne doit faire appel qu'à un personnel restreint de complément (les dépenses de personnel s'élèvent à moins de 8 pour mille), personnel qui est placé sous contrat d'emploi. Un tel régime permet de suppléer aux difficultés de recrutement du personnel de l'Etat et constitue, pour les agents, un tremplin pour un recrutement d'agent définitif de l'Etat.

Outre qu'il donne au Fonds une durée d'existence indéterminée et qu'il supprime le plafond des emprunts, le projet de loi apporte divers ajustements et améliorations de détail.

— Le financement : les formalités prévues par la loi de 1955 pour emprunter sont celles usitées pour les emprunts publics; elles ne conviennent pas aux autres formes d'emprunts. Or, l'appoint de ceux-ci peut être utile. Il l'eût été par exemple, lorsque le Fonds enregistra dans ses paiements d'importants retards; ceux-ci soulevèrent de telles critiques que le recours aux emprunts à court terme eût été amplement justifié. Aujourd'hui, l'idée de recourir à certaines formes d'emprunts ou de financement auprès de banques privées fait son chemin. En outre, des contacts ont lieu avec la Banque européenne des investissements en ce qui concerne l'autoroute Bruxelles-Mons-Paris. L'élargissement de la faculté d'emprunter pour le Fonds correspond donc bien aux besoins et aux possibilités qui se font jour.

— Les expropriations : en 1955, le Fonds des Routes fut autorisé à acquérir les immeubles strictement nécessaires à l'établissement des routes et autoroutes. La loi du 26 juillet 1962 lui permit de poursuivre l'expropriation de certaines zones débordant l'aire des travaux, aux accès d'autoroutes. Cette faculté semble aussi utile le long des routes ordinaires, notamment lorsque d'importants travaux se font en agglomération. Il convient donc d'élargir ces possibilités toutes

de financement par des organismes privés paraît également séduisant à condition qu'il mette à la disposition des investissements publics des capitaux qui, sans cela, ne leur seraient pas accessibles; le Ministre a noué des contacts avec un groupe d'institutions les plus importantes pour examiner les possibilités d'une telle formule.

L'intercommunalisation peut également donner des résultats satisfaisants; l'autoroute E 3 en est la preuve évidente.

Sans qu'il faille exclure ces formules, le Ministre constate cependant que moyennant quelques aménagements mineurs des dispositions légales, le Fonds des Routes est immédiatement à même de financer et de réaliser un programme de 10 milliard frank te financieren en te realiseren. De ondervinding heeft geleerd, dat het Wegenfonds zeer goed geschikt is om de inspanningen inzake investeringen voor wegen voort te zetten en op te voeren. Het Wegenfonds moet dus de spil blijven rond welke aanvullende formules worden uitgewerkt.

Het Wegenfonds, essentieel een instelling voor de financiering en voor de uitvoering van wegwerken, is een parastatale instelling die als voorbeeld kan gelden voor gelijkwaardige organismen.

Alhoewel het Wegenfonds een afzonderlijke rechtspersoonlijkheid bezit, raakt het, via zijn hiërarchische inrichting, niet aan de bevoegdheden van de Minister van Openbare Werken inzake wegenbeleid en ontnaemt het hem zijn verantwoordelijkheid tegenover het Parlement niet. Dank zij de coördinatie met het Ministerie van Financiën wordt evenmin geraakt aan de eenheid van opvatting en actie inzake openbare financiën. Zijn budgettair en boekhoudkundig regime schakelt de gevolgen uit van een te eng opgevat jaarlijks karakter en laat toch een soepel maar afdoende controle toe. Ook het administratief regime van het Wegenfonds is zeer voordelig. Daar alle diensten van het Departement van Openbare Werken ter beschikking van het Wegenfonds staan, moet het slechts beroep doen op een beperkt aanvullend personeelskader (de personeelsuitgaven liggen lager dan 8 per duizend), personeel dat is aangeworven met arbeidscontract. Dit systeem compenseert de moeilijkheden bij de aanwerving van rijkspersoneel en betekent voor het personeel een soort van stage voorafgaand aan een vaste benoeming bij de Staat.

Naast het feit, dat dit wetsontwerp het globaal bedrag der leningen afschaft, brengt het ook verschillende correcties en kleinere verbeteringen aan de wet.

— Financiering : de leningsformaliteiten, waarin de wet van 1955 heeft voorzien, zijn deze die gebruikt worden voor de openbare leningen. Zij zijn niet geschikt voor andere vormen van lening. En de kapitaalsaanbreng van zulke leningen kan nuttig zijn. Die aanbreng zou bij voorbeeld nuttig geweest zijn toen het Wegenfonds belangrijke vertragingen had met zijn betalingen. Deze hebben immers zodanige kritiek uitgelokt, dat de uitschrijving van leningen op korte termijn ruimschoots gerechtvaardigd zou geweest zijn. Thans is de idee gerezen van leningen of financiering bij privébanken. Bovendien werd contact opgenomen met de Europese Investeringsbank voor de autoweg Brussel-Bergen-Parijs. De uitbreiding van de leningsmogelijkheid van het Wegenfonds stemt dus overeen met de stijgende behoeften en met de bestaande mogelijkheden.

— Onteigeningen : in 1955 werd het Wegenfonds ertoe gemachtigd de eigendommen te verwerven die strikt nodig zijn voor het bouwen van wegen en autowegen. De wet van 26 juli 1962 liet het Wegenfonds toe de onteigeningen uit te breiden tot bepaalde stroken langsheen de aansluitingscomplexen en de aanhorigheden van de autowegen. Deze mogelijkheid lijkt ook zeer nuttig langsheen gewone wegen, vooral wanneer belangrijke werken moeten uitgevoerd

les fois que les exigences de l'environnement ou d'une politique foncière le rendent opportun. Le projet de loi propose de donner au Fonds les mêmes prérogatives qu'à l'Etat, en lui permettant de procéder, en relation avec les travaux qu'il exécute, aux acquisitions et expropriations par zones, conformément aux lois en vigueur. N'est-il pas équitable que la collectivité, par l'entremise du Fonds, profite partiellement de la valorisation que les immeubles retirent grâce aux efforts consentis par tous ?

Une autre modification de la loi concerne la procédure de la location préalable à l'expropriation. Il rend incontestable, au profit de l'Intercommunale E 3, le droit d'user de cette procédure qu'une disposition ambiguë de la loi risquait de voir éventuellement contester.

— D'autres dispositions de détail autorisent enfin le Fonds a) à construire des bâtiments et à acheter l'équipement nécessaire à l'exploitation et à l'entretien des routes et autoroutes; b) à se faire ouvrir un compte ailleurs qu'à la Banque Nationale ou à l'Office des chèques postaux, moyennant l'accord du Ministre des Finances; c) à être représenté par les fonctionnaires de l'Enregistrement et des Domaines en matière de recouvrement des créances comme en matière immobilière, et ce à la seule fin d'éviter la création de services nouveaux.

*
**

Le projet modifiant la loi sur le Fonds des Routes se présente comme un ajustement de la structure et des moyens d'action de cet organisme en vue de les adapter aux besoins et aux éléments d'une politique routière axée sur l'avenir. Il ouvre au Fonds des facultés nouvelles sans supprimer les autres possibilités qui lui sont extérieures. Celles-ci seront saisies par le Gouvernement selon les opportunités. Mais une chose est certaine, le Fonds des Routes tel qu'il se présente met à la disposition du pays les moyens nécessaires pour réaliser une politique active et dynamique des travaux publics.

II. — Discussion générale.

Les interventions des membres de la Commission peuvent se résumer comme suit :

Après avoir marqué son accord sur les dispositions du projet, un commissaire a déclaré vouloir attirer l'attention du Ministre sur d'autres formes de financement des investissements routiers.

Il envisage la possibilité d'instaurer un système de péage; selon lui, ce système nécessiterait la mise en place de stations de contrôle nombreuses, et sa rentabilité dépendrait essentiellement du nombre des usagers.

Il se demande si l'établissement d'une carte spéciale d'accès aux autoroutes ne pourrait être introduite; celle-ci permettrait leur utilisation permanente, moyennant une contribution complémentaire à la taxe de roulage ? Compte tenu des avantages certains que les autoroutes sont appelées à donner aux utilisateurs, et de la diminution des risques d'accidents qu'on peut normalement escompter de leur mise en service, une telle surtaxe serait, selon lui, accueillie sans trop de réticences par l'opinion publique.

Le Ministre n'estime-t-il pas qu'on pourrait faire appel au secteur privé, en vue de l'émission d'emprunts donnant aux souscripteurs, outre un intérêt fixe, un complément variable, basé sur l'importance du trafic ?

worden binnen een beperkte zone. Het is dus nodig die onteigeningsbevoegdheid van het Wegenfonds uit te breiden telkens de terreingesteldheid of de grondpolitiek zulks opportuun maken. Het wetsontwerp wil aan het Wegenfonds ter zake dezelfde bevoegdheid geven als aan de Staat, zodat het kan overgaan tot strooksgewijze onteigeningen, overeenkomstig de bestaande wetgeving. Het is toch normaal dat de gemeenschap, via het Fonds, gedeeltelijk de meerwaarde geniet welke die eigendommen krijgen ingevolge een gemeenschappelijke inspanning.

Een andere wijziging van de wet geldt de procedure van de inhuurneming in afwachting van de onteigening. Zij geeft de Intercommunale voor de E 3 het onbetwistbaar recht deze procedure te gebruiken, recht dat ingevolge een dubbelzinnigheid in de tekst van de wet kon worden betwist.

— Andere detailwijzigingen geven het Fonds de toelating om : a) gebouwen op te trekken en het noodzakelijke materieel aan te kopen voor de exploitatie en het onderhoud van wegen en autowegen; b) om elders dan bij de Nationale Bank of de Dienst der Postchecks een rekening te openen, mits het akkoord van de Minister van Financiën; c) om zich te doen vertegenwoordigen door de ambtenaren van het Bestuur der Registratie en der Domeinen om uitstaande schulden in te vorderen en het beheer van de onroerende goederen uit te oefenen, en zulks met het enige doel de oprichting van nieuwe diensten te vermijden.

*
**

Het ontwerp tot wijziging van de wet tot oprichting van het Wegenfonds is dus in feite een aanpassing van de structuur en van de actiemiddelen van dit organisme met het doel deze geschikt te maken voor een wegenbeleid dat op de toekomst is gericht. Het geeft het Fonds nieuwe mogelijkheden, zonder de bevoegdheden af te schaffen die het Fonds reeds heeft. Deze zullen door de Regering gebruikt worden op het gepaste ogenblik. Maar één feit staat vast, nl. dat het Wegenfonds na deze verbeteringen de nodige middelen ter beschikking van het land zal stellen voor de realisatie van een actieve en dynamische politiek van openbare werken.

II. — Algemene bespreking.

De opmerkingen van de leden der Commissie kunnen als volgt worden samengevat :

Een lid is het eens met de bepalingen van het ontwerp. Hij verklaart de aandacht van de Minister te hebben willen vestigen op andere vormen van financiering van de investeringen voor wegenbouw.

Hij denkt aan de mogelijkheid om een tolstelsel in te voeren; volgens hem zou dit systeem de instelling van talrijke controleposten vergen, en de rendabiliteit van dit stelsel zou in hoofdzaak afhangen van het aantal gebruikers.

Hij vraagt zich af of in de invoering van een speciale toegangskaat voor de autosnelwegen niet zou kunnen worden voorzien, wat het permanente gebruik ervan mogelijk zou maken tegen betaling van een recht naast de verkeersbelasting. Rekening houdend met de voordelen welke de autosnelwegen aan de gebruikers zeker zullen bezorgen en met de vermindering van het ongevalrisico welke men van de gebruikneming ervan mag verwachten, zou een dergelijk bijkomend recht volgens hem door de openbare mening zonder al te veel bezwaren ontvangen worden.

De Minister is niet van mening dat men een beroep zou kunnen doen op de particuliere sector met het oog op de emissie van leningen die, buiten de vaste rente, aan de intekenaars nog een veranderlijk supplement zouden geven, dat op het belang van het vervoer zou steunen ?

En réponse à ces observations, le Ministre a déclaré qu'un système de péage soulèverait beaucoup de difficultés d'application.

Quant à la formule d'« abonnement » suggérée par le membre, elle est certes attrayante, et son application éventuelle a déjà fait l'objet des réflexions dans son Département.

Par ailleurs, le Ministre s'est déclaré favorable à la recherche d'un mode de financement qui permettrait l'investissement des capitaux à risques dans la réalisation de travaux auto-routiers.

Un membre a demandé aussi si le statut du Fonds des Routes lui permettrait de bénéficier de la revente de parcelles de terrains ayant fait l'objet d'expropriations, auxquelles le projet actuel lui donne le pouvoir de procéder.

Le Ministre a répondu qu'effectivement, l'article 12 du projet prévoit, à l'alinéa 2 du § 1, que « le produit de la revente des immeubles non incorporés dans le domaine public, ainsi que toute recette généralement quelconque à provenir des immeubles acquis, sont attribués au Fonds ».

Un membre signale que l'article 2 du projet charge notamment le Fonds des Routes de la construction de bâtiments et de l'achat d'équipements affectés à l'exploitation et à l'entretien des autoroutes et des routes.

Il souhaite que le Ministre donne à ce sujet certaines précisions.

Selon le Ministre, il s'agit effectivement de stations d'entretien dotées d'équipements adéquats dont le fonctionnement serait assuré par le personnel de l'Administration des routes. Deux essais sont en cours actuellement à Ciney et à Ostende.

A une question relative au personnel du Fonds des Routes, le Ministre a répondu que les fonctions assumées au Fonds des Routes le sont en partie par des agents définitifs du Département des Travaux publics et pour le surplus, par des agents recrutés à titre temporaire. Ceux-ci sont admis, après une période de probation dans les services du Fonds des Routes, à participer aux examens donnant accès au cadre permanent du Département des Travaux publics.

III. — Votes.

Les articles, ainsi que l'ensemble du projet de loi ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,
F. DEVILERS.

Le Président,
A. DEQUAE.

De Minister antwoordt dat een tolstelsel tal van praktische moeilijkheden met zich zou brengen.

De door het lid voorgestelde « abonnementsformule » is stellig aantrekkelijk en de toepassing ervan is door mijn Departement reeds onder de ogen gezien.

De Minister verklaarde anderzijds positief te staan tegenover het zoeken naar een financieringswijze, waardoor het risicodragend kapitaal in de mogelijkheid wordt gesteld bij te dragen tot de aanleg van autosnelwegen.

Een lid vroeg voorts of het Wegenfonds ingevolge zijn statuut voordeel kan halen uit de wederverkoop van percelen grond die het zal onteigenen krachtens de bevoegdheden welke het onderhavige ontwerp het toekent.

De Minister antwoordde dat het door het ontwerp gewijzigde artikel 12, § 1, tweede lid, van de wet inderdaad bepaald dat « de opbrengst van de wederverkoop der onroerende goederen die niet in het openbaar domein worden opgenomen, alsmede alle om het even welke opbrengsten van de in eigendom verkregen onroerende goederen aan het Fonds worden toegekend ».

Een lid wijst erop dat artikel 2 van het ontwerp het Wegenfonds met name belast met de oprichting van gebouwen en de aankoop van materieel in verband met de exploitatie en het onderhoud van de autosnelwegen en wegen.

Spreeker wenst dat de Minister ter zake enige toelichting verstrekt.

Volgens de Minister geldt het inderdaad onderhoudsstations, voorzien van de gepaste uitrusting, bediend door personeel van het Bestuur der wegen. Twee proeven zijn thans aan de gang, te Ciney en te Oostende.

Op een vraag in verband met het personeel van het Wegenfonds, antwoordde de Minister dat de betrekkingen bij het Wegenfonds deels worden waargenomen door vastbenoemde personeelsleden van het Departement van Openbare Werken en deels door tijdelijk in dienst genomen personeelsleden. Deze laatste mogen, na een stageperiode in de diensten van het Wegenfonds, deelnemen aan de examens voor toelating tot het vast kader van het Departement van Openbare Werken.

III. — Stemmingen.

De artikelen, alsmede het wetsontwerp in zijn geheel zijn eenparig aangenomen.

De Verslaggever,
F. DEVILERS.

De Voorzitter,
A. DEQUAE.