

Chambre des Représentants

SESSION 1954-1955.

13 JUIN 1955.

PROJET DE LOI

instituant un Fonds des routes 1955-1969.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRAVAUX PUBLICS (1)

PAR M. TOUBEAU.

MESDAMES, MESSIEURS,

L'exposé des motifs du projet de loi qui vous est soumis commence par l'affirmation suivante :

« Le développement incessant de la circulation automobile a pour conséquence de créer une insuffisance chronique de notre réseau routier. Cette insuffisance est particulièrement constatée aujourd'hui; elle appelle une action vigoureuse. »

La nécessité d'un Fonds des routes a été suffisamment démontrée dans le passé et notamment dans les documents parlementaires relatifs au Fonds de 1952 comme par les travaux des commissions et les débats publics qui ont précédé le vote de la loi du 11 juillet 1952.

L'accord sur ce point est unanime et l'on ne saurait tenter de justifier la création d'un tel Fonds sans se livrer à un verbiage inutile.

Le projet de loi actuel vise essentiellement à donner au gouvernement les moyens propres à doter la Belgique d'un réseau de routes et d'autoroutes à la mesure des besoins

(1) Composition de la Commission : MM. Brunfaut, président; Behogne, Bijnsens, De Nolf, De Taeye, Gillès de Pélichy, Goffings, Jacques (Mathieu), Lambotte, Moriau, Van den Daele, Verboven. — De Keuleneir, Demoitelle, Hicquet, Juste, Martel, Peeters (Justin), Rommée, Sainte, Thys, Toubau. — Becquevort, Merchiers.

Voir :

306 (1954-1955) :

- N° 1 : Projet de loi.
- N° 2 à 4 : Amendements.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1954-1955.

13 JUNI 1955.

WETSONTWERP

tot instelling van een Wegenfonds 1955-1969.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
OPENBARE WERKEN (1), UITGEBRACHT

DOOR DE HEER TOUBEAU.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De memorie van toelichting van dit ontwerp vangt aan met volgende verklaring :

« De gestadige toeneming van het autoverkeer is er oorzaak van, dat ons wegennet voortdurend in gebreke is. » Die gebrekkigheid wordt vooral nu duidelijk gevoeld en » vergt dan ook dat een krachtige inspanning zou worden » gedaan. »

De noodzakelijkheid van een Wegenfonds werd in het verleden genoeg aangetoond, o.m. in de parlementaire stukken betreffende het Fonds van 1952 alsmede tijdens de werkzaamheden van de commissies in de loop van de openbare debatten die aan de goedkeuring van de wet van 11 juli 1952 voorafgingen.

Iedereen is het daarover eens en het ware slechts ijdele woordenkraam de oprichting van een dergelijk Fonds te willen verantwoorden.

Het huidig wetsontwerp strekt er hoofdzakelijk toe de Regering de nodige middelen aan de hand te doen om in ons land een wegen- en snelwegennet aan te leggen, dat

(1) Samenstelling van de Commissie : de heren Brunfaut, voorzitter; Behogne, Bijnsens, De Nolf, De Taeye, Gillès de Pélichy, Goffings, Jacques (Mathieu), Lambotte, Moriau, Van den Daele, Verboven. — De Keuleneir, Demoitelle, Hicquet, Juste, Martel, Peeters (Justin), Rommée, Sainte, Thys, Toubau. — Becquevort, Merchiers.

Zie :

306 (1954-1955) :

- N° 1 : Wetsontwerp.
- N° 2 tot 4 : Amendementen.

de notre économie et des exigences d'un trafic routier en développement constant et rapide.

Le programme des travaux que l'administration se propose de réaliser est résumé comme suit dans l'exposé des motifs :

- la construction du réseau d'autoroutes tel qu'il est prévu dans la loi du 11 juillet 1952 et dans la Déclaration sur la construction des grandes routes de trafic international, signée à Genève le 16 septembre 1950;
- la normalisation complète des routes du réseau primaire;
- la modernisation des routes du réseau secondaire.
- l'aménagement des artères d'intérêt général dans ou autour des diverses grandes agglomérations du pays.

L'article 1^{er} du projet réserve la possibilité de proposer le Fonds au delà du délai de 15 ans.

Les 30 milliards de francs qui seront empruntés par le Fonds permettront de réaliser les deux tiers du réseau complet d'autoroutes, d'achever la modernisation des routes axiales et des autres routes principales du réseau belge et de réaliser l'aménagement de la moitié du réseau secondaire.

Pour permettre de réaliser ces travaux en un minimum de temps et donner à nos transports par route le maximum d'efficacité et de sécurité, le gouvernement propose la création d'un organisme autonome ayant pour mission de coordonner les études et les travaux, de les échelonner dans le temps en tenant compte des nécessités les plus urgentes, de les pousser jusqu'à leur achèvement sans solution de continuité, en un mot de mettre fin à l'incohérence, à l'empirisme, à l'hétérogénéité qui ont trop longtemps caractérisé la politique routière dans notre pays.

Trop souvent dans le passé, des travaux d'importance primordiale n'ont reçu que des solutions fragmentaires. Des sommes considérables ont maintes fois été affectées à des travaux qui, faute d'avoir été conçus et réalisés dans le cadre d'un plan général judicieusement établi, faute également d'avoir été régulièrement financés, sont demeurés longtemps improductifs et parfaitement inutiles du point de vue de l'intérêt général.

A ce sujet, des membres de votre commission ont cité de nombreux exemples parmi lesquels les plus typiques sont consignés dans ce rapport, à savoir :

1^o les autoroutes Bruxelles-Ostende et Bruxelles-Anvers dont la construction est entreprise depuis de longues années et qui ne remplissent pas encore pleinement leur office à l'heure actuelle.

2^o la route dite « de Wallonie » artère vitale destinée à relier convenablement entre elles les régions industrielles qui s'étalent depuis Tournai jusqu'à Liège en passant par le Borinage, le Centre, Charleroi et Namur.

Cette route est en projet depuis une vingtaine d'années et deux tronçons seulement sont exécutés sur une distance totale de 8 km pour un tracé de près de 200 km.

3^o le cas des régions comprises entre les villes de Gand et Tournai où il n'existe pas de route moderne parallèle à l'Escaut, ce qui constitue un handicap certain pour les industries de la Flandre Orientale particulièrement affectées par le chômage.

beantwoordt aan de behoeften van 's lands economie en aan de vereisten van een bestendig en snel toenemend wegverkeer.

Het programma der werken die het bestuur wenst uit te voeren wordt in de memorie van toelichting als volgt samengevat :

- de aanleg van een net van autosnelwegen, zoals het omschreven is in de wet van 11 Juli 1952 en in de Verklaring nopens de aanleg van grote internationale verkeerswegen, op 16 September te Genève ondertekend ;
- de volledige normalisatie der wegen van het primair net;
- de modernisering der wegen van het secundair net;
- de geschiktmaking van de verkeersaders van algemeen belang in en rond de verschillende grote agglomeraties van het land.

Artikel 1 behelst de mogelijkheid het Fonds na de termijn van 15 jaar te verlengen.

Met de door het Fonds te lenen 30 milliard frank zal het mogelijk zijn de twee derden van het snelwegennet aan te leggen, de modernisatie van de hoofdwegen en van de andere belangrijke wegen van het Belgisch net te beëindigen en de geschiktmaking van de helft van het secundair net te verwezenlijken.

Ten einde deze werken zo spoedig mogelijk te kunnen verwezenlijken en ons wegverkeer zo doelmatig en veilig mogelijk te maken, stelt de Regering voor een zelfstandig organisme op te richten, belast met de coördinatie van de studies en de werken, met de spreiding ervan met inachtneming van de meest dringende behoeften en met de uitvoering ervan zonder enige onderbreking, kortom een organisme dat een einde zal maken aan de onsamenhangende, empirische en verwarde wegenpolitiek die al te lang in dit land gevoerd werd.

Het is al te dikwijls gebeurd dat werken van het aller-grootste belang slechts ten dele uitgevoerd werden. Herhaalde malen werden reusachtige bedragen belegd in werken die, omdat ze niet opgevat en uitgevoerd werden binnen het kader van een oordeelkundig uitgewerkt algemeen plan en tevens niet regelmatig gefinancierd werden, gedurende lange tijd onrenderend bleven en volstrekt nutteloos uit het oogpunt van het algemeen belang.

In dit verband wezen sommige leden van uwe commissie op talrijke voorbeelden, waarvan de meest typische in dit verslag worden opgesomd, namelijk :

1^o de autosnelwegen Brussel-Oostende en Brussel-Antwerpen, waarvan de aanleg sedert lange jaren werd aangevat en die thans hun rol nog niet ten volle vervullen;

2^o de zogenaamde « autosnelweg van Wallonië », uiterst belangrijke verkeersweg bedoeld om de nijverheidsgewesten die zich uitstrekken van Doornik tot Luik, doorheen de Borinage, het Centrum, Charleroi en Namen, behoorlijk onderling te verbinden.

Deze weg is sedert een twintigtal jaren ontworpen en slechts twee wegvakken over een totale afstand van 8 km op een tracé van nagenoeg 200 km worden uitgevoerd.

3^o het geval van de gewesten gelegen tussen de steden Gent en Doornik, waar er geen evenwijdig met de Schelde lopende moderne weg bestaat, wat voorzeker een hinder uitmaakt voor de nijverheden van Oost-Vlaanderen die bijzonder door werkloosheid getroffen worden.

4° les environs de Liège où par le fait de la nature accidentée du terrain qui rend les accès difficiles, le réseau routier a été négligé, avec comme conséquence fatale que Liège et son agglomération sont parmi les régions du pays qui comptent le moins de voitures automobiles.

D'autres exemples d'intérêt local ont également fait l'objet d'interventions aux séances de la commission.

Tout cela concourt à démontrer que les efforts consentis antérieurement sont loin d'être suffisants et qu'un travail immense reste à accomplir dans l'ensemble du pays.

Dans le préambule de l'exposé des motifs, le Gouvernement reconnaît que « le Fonds spécial et temporaire des routes constitué par la loi du 11 juillet 1952 a permis et permet encore de faire certaines réalisations » et qu'« il constitue d'ailleurs une étape intéressante dans l'évolution de la politique routière de ces dernières années. »

Le Gouvernement estime cependant que ce Fonds n'a pas répondu entièrement à son objet et qu'il convient de le remplacer par une institution jouissant d'une entière autonomie financière, ayant une existence propre distincte de celle de l'Etat, en lui conférant la personnalité juridique et le statut d'une administration personnalisée.

C'est pourquoi le Gouvernement a déposé le projet de loi instituant un nouveau Fonds des routes, dont le financement sera assuré de la manière suivante :

- a) par le produit des emprunts que le Fonds est autorisé à émettre jusqu'à concurrence de 30 milliards de francs;
- b) par une dotation annuelle à inscrire au budget extraordinaire, en vue d'assurer notamment le service financier des emprunts;
- c) par le reliquat du Fonds des routes de 1952 et les crédits non-liquidés sur l'article 492-3 du budget extraordinaire pour l'année 1955.

* * *

Votre Commission a consacré trois séances à l'examen de ce projet de loi.

Dans son exposé liminaire, le Ministre a fait ressortir l'effort réalisé par la Belgique, depuis 1945, pour améliorer son réseau routier.

Mais l'évolution rapide des moyens de transport par véhicules automobiles a démontré qu'en dépit de cet effort considérable, il subsiste un retard important dans l'exécution des travaux routiers indispensables, retard que le gouvernement se propose de combler dès que le Parlement lui en aura fourni les moyens.

Le trafic routier augmente sensiblement d'année en année.

Au moment de la libération du territoire après la dernière guerre, le parc automobile de la Belgique comptait à peine 100.000 voitures et véhicules divers pour le transport des personnes et des marchandises.

Ce chiffre a sextuplé depuis lors et si l'on y ajoute les motocyclettes et les bicyclettes à moteur, on enregistre plus de 800.000 véhicules recensés dans le pays à fin 1954.

Le tableau ci-dessous, qui reprend les chiffres pour les années 1950 à 1954 inclus, indique l'ampleur des progrès réalisés en quelques années.

4° de omgeving van Luik, waar ten gevolge van de heuvelachtige bodem die elke toegang bemoeilijkt, het wegennet verwaarloosd werd, met als onvermijdelijk gevolg dat Luik en zijn agglomeratie onder 's lands gewesten gerekend worden waar men het minste motorrijtuigen aantreft;

Andere voorbeelden van plaatselijk belang hebben eveneens aanleiding gegeven tot tussenkomsten tijdens de vergaderingen van de Commissie.

Dit alles draagt er toe bij om aan te tonen dat de vroeger gedane inspanningen op verre na niet toereikend zijn en dat er nog een ontzaglijk werk moet verricht worden over geheel het land.

In de aanhef van de memorie van toelichting erkent de Regering dat « het speciaal en tijdelijk Wegenfonds, ingesteld bij de wet van 11 Juli 1952, de mogelijkheid verschaft en nog verschaft voor zekere vervezenlijkingen », dat « het trouwens een belangrijke etappe vormt in de evolutie van de wegenpolitiek der laatste jaren. »

De Regering meent echter dat dit Fonds niet ten volle heeft beantwoord aan zijn doelstelling en dat het dient vervangen door een instelling die een volkomen financiële autonomie geniet, met een eigen, van de Staat onderscheiden bestaan, door haar rechtspersoonlijkheid en het statuut van een gepersonaliseerd bestuur te verlenen.

Ziedaar de reden waarom de Regering een wetsontwerp heeft ingediend tot instelling van een Wegenfonds waarvan de financiering als volgt zal verzekerd worden :

- a) door de opbrengst van de leningen die het Fonds mag uitschrijven ten belope van 30 milliard frank;
- b) door een jaarlijkse dotatie uit te trekken op de buitengewone begroting, inzonderheid om in de financiële dienst der leningen te voorzien;
- c) door het saldo van het Wegenfonds van 1952 en van de op artikel 492-3 van de buitengewone begroting voor het jaar 1955 niet vereffende kredieten.

* * *

Uw Commissie heeft drie vergaderingen besteed aan het onderzoek van dit wetsontwerp.

In zijn inleidende uiteenzetting heeft de Minister de nadruk gelegd op de inspanning die door België sedert 1945 werd gedaan om ons wegennet te verbeteren.

Doch de snelle evolutie der autovervoermiddelen heeft aangetoond dat er, in weerwil van deze aanzienlijke inspanning, een belangrijke achterstand blijft bestaan bij de uitvoering van de volstrekt noodzakelijk wegwerken, achterstand die de Regering van zins is in te halen zodra het Parlement haar daartoe de middelen ter hand zal hebben gesteld.

Ieder jaar neemt het wegverkeer merkkelijk toe.

Bij de bevrijding van ons grondgebied, na de laatste oorlog, telde ons autopark in België amper 100.000 wagens en diverse vervoermiddelen voor personen en goederen.

Dit cijfer moet thans met zes vermenigvuldigd worden, en wanneer men rekening houdt met de motorfietsen en de bromfietsen, telt men einde 1954 meer dan 800.000 voertuigen in het land.

Onderstaande tabel, waarin de cijfers voor de jaren 1950 t/m 1954 voorkomen, geeft een beeld van de vorderingen die in de loop van de laatste jaren werden gemaakt.

Evolution du parc automobile de 1950 à 1954.

Type de véhicule	1950	1951	1952	1953	1954 (¹)
Voitures	273.599	304.044	319.932	368.127	410.000
Autobus et autocars ...	2.325	2.495	3.069	3.368	3.600
Véhicules pour le transport de marchandises...	142.241	151.480	147.306	159.030	167.000
Véhicules exempts de taxes	11.292	13.694	(¹)	(¹)	(¹)
Total	429.457	471.713	470.307	530.525	580.600
Motocyclettes et bicyclettes à moteur	139.932 (²)	171.832 (²)	170.085 (²)	203.486 (²)	230.000 (²)
Total général ...	569.389	643.545	640.392	734.011	810.600

La lecture de ce tableau permet de constater que le nombre de voitures et camions a plus que quadruplé entre 1945 et 1950 et qu'à l'heure actuelle, une nouvelle augmentation de 50 % environ a été enregistrée par rapport aux chiffres atteints en 1950.

Comparés à la population totale du pays, les chiffres indiquent l'existence d'un véhicule de transport automobile pour 13 habitants.

L'intensité du trafic est telle que les routes sont devenues insuffisantes en nombre et en importance, ce qui entraîne une augmentation inquiétante du nombre d'accidents.

Les statistiques révèlent qu'on a à déplorer deux tués sur place en moyenne par jour, sans compter les décès qui surviennent consécutivement aux accidents (voir annexe I).

Cette seule constatation, angoissante au premier chef, impose aux pouvoirs publics le devoir d'apporter rapidement des améliorations décisives au réseau routier.

C'est un devoir aussi envers les automobilistes qui interviennent, directement et indirectement, pour 10 milliards de francs par an dans les ressources de l'Etat, couvrant 10 % environ du budget ordinaire et extraordinaire.

* * *

Un autre fait est à prendre en considération.

Le pays fonde de grands espoirs sur l'Exposition de 1958 qui contribuera largement à accroître le rayonnement de la Belgique et à lui ouvrir de nouvelles perspectives sur les marchés extérieurs. Cette exposition attirera dans le pays des centaines de milliers d'étrangers qui devront y trouver de bonnes routes permettant un accès facile aussi bien aux régions les plus éloignées qu'à la capitale elle-même.

Les travaux à exécuter dans l'agglomération bruxelloise sont estimés à 2.600 millions au total.

On espère pouvoir réaliser la plus grande partie du programme avant l'Exposition de 1958. Ces travaux ne profi-

(1) Les véhicules exempts sont compris dans les autres rubriques.

(2) En 1950 et 1951 : y compris les bicyclettes à moteur de moins de 50 cm³ — à partir de 1952 : non compris les bicyclettes à moteur de moins de 50 cm³.

(3) Estimation.

Evolutie van het autopark van 1950 tot 1954.

Aard van het voertuig	1950	1951	1952	1953	1954 (¹)
Motorrijtuigen	273.599	304.044	319.932	368.127	410.000
Autobussen en autocars	2.325	2.495	3.069	3.368	3.600
Voertuigen voor het vervoer van goederen ...	142.241	151.480	147.306	159.030	167.000
Voertuigen vrijgesteld van belasting	11.292	13.694	(¹)	(¹)	(¹)
Samen	429.457	471.713	470.307	530.525	580.600
Motorfietsen en bromfietsen	139.932 (²)	171.832 (²)	170.085 (²)	203.486 (²)	230.000 (²)
Samen	569.389	643.545	640.392	734.011	810.600

Uit deze tabel blijkt dat het aantal motorrijtuigen en vrachtwagens viermaal groter is geworden tussen 1945 en 1950 en dat thans een nieuwe stijging met circa 50 % vastgesteld wordt met betrekking tot de cijfers voor 1950.

Vergeleken met het totaal aantal inwoners van dit land blijkt uit bovenstaande cijfers dat men een autovervoermiddel telt op 13 inwoners.

Het verkeer wordt zo druk dat de wegen zowel in aantal als in belangrijkheid ontoereikend zijn, zodat het aantal ongevallen in onrustwekkend tempo stijgt.

Uit de statistieken blijkt dat per dag gemiddeld twee personen ter plaatse gedood worden, zonder de sterfgevallen te rekenen die zich voordoen na de ongevallen (zie bijlage I).

Deze uiterst angstwekkende vaststelling alleen legt aan de overheid de plicht op spoedig ingrijpende verbeteringen in het wegennet aan te brengen.

Deze plicht heeft ze ook ten overstaan van de autobestuurders die rechtstreeks of onrechtstreeks 10 milliard frank per jaar van de Staatsinkomsten betalen, wat overeenstemt met circa 10 % van de gewone en de buitengewone begroting.

* * *

Een ander feit moet in aanmerking genomen worden.

Ons land koestert grote verwachtingen in verband met de Wereldtentoonstelling van 1958, die in aanzienlijke mate zal bijdragen tot de verspreiding van de faam van ons land en nieuwe vooruitzichten op de buitenlandse markten zal verschaffen. Deze tentoonstelling zal honderdduizenden vreemdelingen naar ons land lokken, die er goede wegen zullen moeten vinden met een gemakkelijke toegang zowel tot de meest afgelegen streken als tot de hoofdstad zelf.

De in de Brusselse agglomeratie uit te voeren werken worden in totaal op 2.600 miljoen geraamd.

Gehoopt wordt dat het grootste gedeelte van het programma vóór de Tentoonstelling van 1958 zal kunnen af-

(1) De vrijgestelde voertuigen werden onder de andere rubrieken opgenomen.

(2) In 1950 en 1951 : met inbegrip van de bromfietsen waarvan de motor minder dan 50 cm³ — vanaf 1952 : met uitsluiting van de bromfietsen waarvan de motor minder dan 50 cm³ inhoud heeft.

(3) Raming.

teront pas uniquement à la capitale. Les régions touristiques du pays en bénéficieront pendant l'année de l'Exposition elle-même et ultérieurement encore. Car si nos hôtes trouvent en Belgique des routes convenables permettant des déplacements rapides avec un maximum de sécurité, ils reviendront chez nous après le séjour qu'ils y auront fait pendant l'année de l'Exposition.

* * *

En ce qui concerne les autoroutes, leur importance pour l'économie du pays et les relations internationales n'est plus à démontrer. (voir Annexe II).

L'Europe tend à réaliser son intégration économique et la Belgique est appelée à y jouer un rôle très important, à condition qu'elle se tienne à la hauteur du progrès technique dans tous les domaines.

Des transports rapides et faciles sont un élément essentiel de succès pour nos industriels qui devront constamment défendre et améliorer leurs positions à l'intérieur du marché commun.

La situation géographique de la Belgique en a fait un pays de transit de première importance au sein de l'Europe occidentale.

Nos voisins immédiats développent sans arrêt leurs réseaux d'autoroutes et nous devons, le plus tôt possible, réaliser notre liaison avec leurs réseaux si nous voulons maintenir les avantages que le pays retire des transports internationaux qui empruntent son territoire.

Tout retard nouveau dans ce domaine risquerait de nous priver d'une bonne partie de ces avantages, notamment en ce qui concerne la liaison avec le réseau d'autoroutes de l'Allemagne.

Ce pays est disposé à réaliser sa jonction avec la Belgique dans un proche avenir, à condition de trouver, pour 1958, un prolongement de son propre réseau à la frontière belgo-allemande.

Nos premières réalisations doivent donc tendre vers cet objectif en créant l'autoroute Anvers-Hasselt-Liège-frontière allemande, appelée à desservir les industries liégeoises, aider à l'industrialisation de la Campine, assurer le développement du trafic portuaire d'Anvers.

L'ampleur de l'effort urgent à fournir en faveur du réseau général des autoroutes apparaît tout de suite si l'on compare le programme du Fonds de 1952 (900 km d'autoroutes) à ce qui a été réalisé depuis sa création, soit en trois ans 50 km répartis en trois tronçons : Alost-Saint-Denis-Westrem; Jabbeke-Oostende; Bruxelles-Melsbroek.

Les investissements dans ce domaine ont un caractère productif indéniable. Si nous investissons un milliard de francs endéans les deux ans, l'Etat enregistrera des rentrées de l'ordre de 400 millions : travaux contribuant à la réduction du nombre de chômeurs, taxation des bénéfices des entrepreneurs, rentrées fiscales résultant de l'intensification du trafic automobile et de la consommation d'essence, etc. Ces rentrées compensent donc largement les charges à résulter des emprunts.

Les usagers en retireront également des avantages directs.

Il est en effet démontré que pour une voiture de 15 chevaux circulant sur une autoroute à une vitesse sensiblement supérieure à la moyenne, les frais au kilomètre baissent de 1,09 francs.

Les sinistres indemnisés par les compagnies d'assurances sont évalués à 1.900 millions annuellement. On peut prévoir une réduction sensible de ce montant si l'on considère que le nombre des accidents, par rapport à la moyenne générale, est de 75 % moins élevé sur les auto-

gewerkt worden. Deze werken komen niet alleen ten goede aan de hoofdstad. De toeristische streken van het land zullen er ook baat bij vinden gedurende het jaar van de Tentoonstelling zelf en ook daarna. Inderdaad, indien onze gasten in België goede wegen vinden, waarmee snel en veilig verkeer mogelijk wordt, dan zullen ze nog terugkomen na hun verblijf gedurende het jaar van de Tentoonstelling.

* * *

Wat de autowegen betreft is het niet meer nodig hun belang voor 's Lands bedrijfsleven en voor het internationaal verkeer aan te tonen (zie bijlage II).

Europa streeft naar de economische integratie en België heeft hierbij een zeer belangrijke rol te vervullen, op voorwaarde dat ons land de technische vooruitgang op elk gebied volgt.

Snelle en gemakkelijke verkeersmiddelen zijn van overwegend belang voor onze industriëlen die hun plaats op de gemeenschappelijke markt zullen moeten verdedigen en verbeteren.

Door zijn aardrijkskundige ligging is België in West-Europa een land van transitoverkeer bij uitstek.

Onze naaste burens werken zonder oponthoud aan hun autowegen en we moeten ten spoedigste aansluitingen op hun netten aanleggen indien we de voordelen die voor ons land uit het internationaal verkeer over zijn grondgebied voortspruiten willen behouden.

Elke vertraging op dit gebied dreigt ons een aanzienlijk deel van die voordelen te doen verliezen, onder meer wat betreft de aansluiting op het Duitse autowegennet.

Dit land is bereid in een nabije toekomst zijn verbinding met België te verwezenlijken, op voorwaarde tegen 1958 aan de Belgisch-Duitse grens een verlenging te vinden van zijn eigen verkeersnet.

Onze eerste verwezenlijkingen zouden dus dit doel moeten nastreven door het aanleggen van de autoweg Antwerpen-Hasselt-Luik-Duitse grens, die bestemd is om de Luikse nijverheden te bedienen, bij te dragen tot de industrialisatie van de Kempen en tot de ontwikkeling van het Antwerpse havenverkeer.

De omvang van de dringende inspanning welke dient geleverd te worden blijkt dadelijk uit de vergelijking van het programma van het Fonds van 1952 (900 km autowegen) met hetgeen sedert de oprichting er van, dit is sedert drie jaar, verwezenlijkt werd : 50 km verdeeld over drie wegvakken : Aalst-Sint-Denijs-Westrem; Jabbeke-Oostende; Brussel-Melsbroek.

De investeringen, op dat gebied gedaan, hebben een onloochenbaar productief karakter. Indien wij op twee jaar een milliard frank investeren, zal de Staat inkomsten boeken ten belope van 400 miljoen : werken die bijdragen tot de vermindering van het aantal werklozen, belasting op de winsten der aannemers, fiscale inkomsten voortvloeiende uit het steeds toenemend autoverkeer en benzineverbruik, enz. Deze inkomsten zullen dus ruimschoots opwegen tegen de lasten die uit de leningen zullen voortvloeien.

De weggebruikers zullen er eveneens rechtstreeks baat bij vinden.

Het is inderdaad gebleken dat voor een auto met 15-paardekracht, rijdend op een autoweg met een snelheid die merkkelijk de gemiddelde snelheid overtreft, de kosten per kilometer met 1,09 frank verminderen.

De schadegevallen die door de verzekeringsmaatschappijen worden vergoed worden jaarlijks geraamd op 1.900 miljoen. Er mag een merkkelijke vermindering van dit bedrag worden verwacht indien men bedenkt dat het aantal ongevallen, met betrekking tot het algemeen gemid-

routes. Cette réduction, si elle se généralise, aura une incidence favorable sur le taux des primes d'assurances.

L'amélioration et la modernisation de toutes les routes amplifiera, proportionnellement à l'importance des travaux, les conséquences favorables pour l'État comme pour les particuliers (Voir Annexe III).

La dépense à consentir en 15 ans pour la modernisation du réseau routier (autoroutes, routes de l'État, routes provinciales et communales d'intérêt général à reprendre par l'État) est estimée à 30 milliards de francs.

Le Ministre annonce un premier programme de travaux comportant des crédits de 9,5 milliards à engager immédiatement et destinés à l'exécution du minimum de travaux indispensables avant l'Exposition de 1958.

Le Fonds est habilité pour émettre des emprunts et ceux-ci seront de l'ordre de 2,5 milliards par an les trois premières années. Le premier emprunt sera émis en 1955, aussitôt après la promulgation de la loi.

Des assurances ont été données que les souscripteurs aux emprunts à émettre par le Fonds se recruteront en ordre principal chez les usagers et parmi les milieux intéressés au développement de l'industrie automobile et des transports routiers.

L'autonomie du Fonds donnera aux souscripteurs la garantie que les sommes empruntées seront affectées exclusivement à la modernisation du réseau routier. Dans ces conditions, même ceux qui jusqu'à présent sont demeurés indifférents aux emprunts de l'État seront enclins à souscrire.

Le lancement d'un emprunt dans le courant même de l'année 1955 et la mise en chantier, simultanément, de travaux d'envergure agiront comme un stimulant de nature à préparer le succès des emprunts ultérieurs.

L'exposé du Ministre a été suivi d'une discussion au cours de laquelle plusieurs membres de votre commission sont intervenus.

Tout en marquant leur accord sur les priorités à accorder à certains travaux à réaliser avant 1958, un certain nombre de membres ont attiré l'attention du Ministre sur la nécessité d'entreprendre des travaux dans plusieurs régions du pays, simultanément.

Les remarques suivantes ont été faites :

— Il serait utile de dresser des programmes séparés pour chacune des régions du pays.

— Il ne faut pas perdre de vue la réalisation du triangle formé par les autoroutes projetées sur les parcours Anvers-Bassin de la Ruhr; Liège-Namur-Hainaut-Courtrai; Amsterdam-Lille. Ce triangle d'autoroutes mérite une priorité.

— Avant toute reprise de routes communales, il faudra consulter les communes.

— Des travaux au réseau primaire sont tout aussi urgents que la construction d'autoroutes. La route de Wallonie devrait être achevée au plus tôt.

Des embranchements aux réseaux d'autoroutes pour pénétrer en France par plusieurs points de la frontière sud et sud-est sont nécessaires au développement des industries de base installées dans le Hainaut et le pays de Liège.

delde, 75 % minder bedraagt op de autowegen. Deze vermindering zal, indien zij algemeen wordt, een gunstige weerslag hebben op de bedragen der verzekeringspremiën.

De verbetering en de modernisatie der wegen zal, naar verhouding van de omvang der werken, steeds gunstiger gevolgen hebben voor de Staat zowel als voor de particulieren. (Zie bijlage III.)

De uitgave welke in de loop van 15 jaren dient te worden gedaan met het oog op de modernisatie van het wegennet (autowegen, Rijkswegen, provinciale en gemeentewegen van algemeen belang, welke door de Staat dienen te worden overgenomen) wordt geraamd op 30 milliard frank.

De Minister kondigt een eerste programma van werken aan, waarvoor kredieten zijn uitgetrokken ten belope van 9,5 milliard, die onmiddellijk dienen vastgelegd te worden en die bestemd zijn om, vóór de Tentoonstelling van 1958, de volstrekt noodzakelijke werken uit te voeren.

Het Fonds wordt ertoe gemachtigd leningen uit te schrijven en deze leningen zullen 2,5 milliard per jaar belopen gedurende de eerste drie jaren. De eerste lening zal in 1955 worden uitgeschreven onmiddellijk na de afkondiging van de wet.

De verzekering werd gegeven dat de intekenaars op de door het Fonds uit te schrijven leningen in de eerste plaats zullen te vinden zijn onder de weggebruikers, alsook in de kringen die belang hebben bij de uitbreiding van de automobielenverkeer en bij het wegvervoer.

De autonomie van het Fonds zal aan de intekenaars de waarborg geven dat de ontleende bedragen uitsluitend zullen dienen voor de modernisatie van het wegennet. Onder deze voorwaarden zullen diegenen, die totnogtoe onverschillig zijn gebleven voor de Staatsleningen, geneigd zullen zijn om in te schrijven.

Het uitschrijven van een lening in de loop zelf van het jaar 1955 die samenvalt met het aanvatten van grootscheepse werken zullen een prikkel zijn voor de bijval van de volgende leningen.

Op de uiteenzetting van de Minister volgde een debat waaraan verschillende leden van uwe commissie deelnamen.

Hoewel zij het eens waren met de voorrang die aan sommige vóór 1958 uit te voeren werken dient gegeven te worden, hebben enkele leden de aandacht van de Minister gevestigd op de noodzakelijkheid de werken tegelijker tijd aan te vatten in verschillende gewesten van het land.

Volgende opmerkingen werden gemaakt :

Het ware nuttig afzonderlijke programma's op te maken voor ieder gewest van het land.

De verwezenlijking van de driehoek, gevormd door de tracés Antwerpen-Ruhrbekken; Luik-Namen-Henegouwen-Kortrijk; Amsterdam-Rijssel, mag niet uit het oog worden verloren. Deze driehoek autowegen verdient een voorrang.

— Vóór elke overname van gemeentewegen, dienen de gemeenten te worden geraadpleegd.

— De werken aan het primair net zijn even dringend als het aanleggen van autowegen. De weg van Wallonië moet zo spoedig mogelijk voltooid worden.

Vertakkingen van de autowegennetten, om een sneller toegang tot Frankrijk te verwezenlijken langs verschillende punten aan de Zuidelijke en Zuid-Oosterlijke grens zijn noodzakelijk voor de uitbreiding van de basisnijverheden gevestigd in Henegouwen en de streek van Luik.

— Certains petits travaux qui ne nécessitent pas beaucoup d'argent sont de nature à augmenter la sécurité des usagers de la route. Ces travaux ne doivent pas être négligés.

— Les chemins d'intérêt local ne doivent pas être oubliés, notamment dans certaines régions des deux Flandres où les moyens de communication sont insuffisants.

— La réalisation du programme et le rythme des travaux doivent s'inspirer des nécessités régionales et affecter l'ensemble du pays. L'amélioration et la création de routes dans certaines régions en dépression économique contribueraient au redressement nécessaire de l'économie de ces régions.

— Les travaux à exécuter autour de Bruxelles devraient être réalisés en ménageant des accès faciles aux régions touristiques situées non loin de la capitale.

— En raison de son importance, l'autoroute Bruxelles-Namur devrait être incluse dans le programme des travaux à réaliser par priorité.

Le Ministre a répondu à toutes les observations et donné les assurances nécessaires.

En ce qui concerne le programme pour les routes de l'Etat, il est élaboré dans ses grandes lignes; il ne pourra être établi définitivement que lorsque le projet de loi sur la reprise des routes provinciales et communales aura été voté.

Ce programme sera communiqué en temps utile.

A titre d'indication, les 30 milliards du Fonds seront répartis comme suit :

18 milliards, (60 %), pour le réseau d'autoroutes;

7 milliards (23 %), pour la modernisation des routes de l'Etat;

5 milliards (17 %), répartis sur dix ans pour la modernisation des routes à reprendre aux provinces et aux communes.

Cette répartition sera respectée dans la réalisation de chaque tranche de travaux, de manière à ce que tout le réseau et toutes les régions profitent régulièrement des avantages du Fonds.

Le Ministre estime nécessaire une répartition géographique équitable, dictée uniquement par les besoins des diverses régions du pays.

Un membre a longuement critiqué les divers aspects du projet auquel il fait les reproches suivants :

1) le projet est inutile. Le Fonds de 1952 poursuivait les mêmes objectifs.

2) le projet est dangereux pour le jeu normal de nos institutions parce que le Fonds échappe au contrôle du Parlement.

3) l'autonomie du Fonds est un leurre car c'est la Trésorerie de l'Etat qui, en fin du compte, décidera des décaissements.

Cette critique du projet a donné lieu à un certain nombre de questions auxquelles le Ministre a donné les réponses consignées ci-dessous en même temps que les questions posées.

I.

Question : Le Fonds des Routes de 1952 répond à une nécessité non contestée.

— Sommige kleine werken, die niet veel geld kosten, kunnen de veiligheid der weggebruikers verhogen. Deze werken mogen niet worden verwaarloosd.

— De wegen van plaatselijk belang mogen niet worden vergeten, namelijk in sommige gewesten van beide Vlaanderen waar de verkeersmiddelen ontoereikend zijn.

— De uitvoering van het programma en het tempo der werken moeten geschieden met inachtneming van de gewestelijke behoeften en gelden voor het gehele land. De verbetering en het aanleggen van wegen in sommige gewesten waar economische inzinking heerst, zou bijdragen tot de nodige heropleving van het bedrijfsleven in deze gewesten.

— De werken welke rondom Brussel moeten worden uitgevoerd zouden moeten verwezenlijkt worden door gemakkelijke verbindingen aan te leggen met de toeristische streken, niet ver van de hoofdstad gelegen.

— Wegens zij belang zou de autoweg Brussel-Namen moeten opgenomen worden in het programma van de werken die bij voorrang moeten uitgevoerd worden.

De Minister antwoordde op al de opmerkingen en verstrekte de nodige uitleg.

Wat het programma der Rijkswegen betreft, daarvan zijn de grote trekken uitgewerkt; het zal slechts definitief kunnen vastgesteld worden na de goedkeuring van het wetsontwerp betreffende de overnamen der provinciale en gemeentelijke wegen.

Dit programma zal te gelegener tijd bekend gemaakt worden.

Bij wijze van inlichting, de 30 milliard van het Fonds zullen worden verdeeld als volgt :

18 milliard (60 %) voor het autowegennet;

7 milliard (23 %) voor de modernisering van de Rijkswegen;

5 milliard (17 %) over tien jaar te verdelen voor de modernisering van de wegen overgenomen van de provincies en de gemeenten.

Deze verdeling zal in acht genomen worden bij de uitvoering van elk onderdeel van werken, zodat gans het net en alle streken regelmatig van het Fonds zullen profiteren.

De Minister vindt een billijke geografische verdeling noodzakelijk, die uitsluitend op de behoeften van de verschillende streken van het land berust.

Een lid bracht uitvoerig kritiek uit op de diverse aspecten van het ontwerp, waartegen hij volgende bezwaren inbrengt :

1) het ontwerp is overbodig. Het Fonds van 1952 had dezelfde oogmerken.

2) het ontwerp is gevaarlijk voor de normale werking van onze instellingen, want het Fonds valt buiten de controle van het Parlement;

3) de autonomie van het Fonds is slechts schijn, vermits de Schatkist ten slotte toch over de uitgaven beslist.

Deze kritiek op het ontwerp gaf aanleiding tot een aantal vragen, waarop de Minister volgende antwoorden gaf, die hierna met de gestelde vragen opgenomen worden.

I.

Vraag : De noodzakelijkheid van het Wegenfonds van 1952 valt niet te betwisten.

Réponse : Le Ministre se réjouit de l'unanimité de vues sur la nécessité d'un Fonds permettant de réaliser effectivement un grand programme de travaux routiers.

II.

Question : Le Fonds de 1952 permet d'atteindre ce but : il suffit de lancer des emprunts.

Réponse : Le Ministre fait remarquer que le Gouvernement précédent a eu pendant deux ans, la possibilité de lancer ces emprunts, mais que rien n'a été fait. A la date de constitution du Gouvernement actuel, aucun emprunt n'avait été contracté au profit du Fonds.

L'expérience des années passées a montré les insuffisances du Fonds précédent, puisque les articles de loi qui le créaient sont restés de pure forme. Le rythme actuel des travaux est manifestement insuffisant.

III.

Question : Le Fonds ne doit pas nécessairement jouir de l'autonomie pour atteindre son but.

Réponse : L'autonomie financière du Fonds est la condition nécessaire pour éviter les inconvénients constatés avec le Fonds précédent.

Du point de vue administratif, cette autonomie est d'ailleurs relative puisque tous les rouages de l'Administration des Routes tourneront pour le Fonds. En fait, une inter-pénétration continue existera entre le Fonds et l'Administration des routes.

IV.

Question : L'autonomie est un système de faveur qui peut avoir des conséquences graves dans d'autres secteurs (voies d'eau, santé publique, défense nationale, etc.) en ce qui concerne les emprunts à contracter pour assurer leurs besoins.

Réponse : Le Ministre fait remarquer qu'il n'en sera rien. La clientèle qui souscrit aux emprunts à émettre par le Fonds des routes sera différente de celle qui souscrit aux emprunts habituels des Gouvernements.

Le Ministre a, à cet égard, reçu des assurances formelles de divers côtés et notamment des entrepreneurs, de la fédération routière, et des pétroliers.

Il est normal qu'un emprunt qui sera destiné exclusivement aux routes reçoive un accueil favorable de la part d'un public qui ne souscrit pas habituellement aux emprunts de l'État.

De tous côtés sont venus des témoignages d'usagers de la route qui confirment ce fait.

V.

Question : Le projet est dangereux parce qu'il dépouille le Parlement d'une de ses prérogatives, le contrôle annuel du budget.

Réponse : Le Ministre fait remarquer qu'en vertu de l'article 4, le Fonds est géré par le Ministre des Travaux publics. Dès lors, comme le Ministre est responsable devant le Parlement, le contrôle parlementaire jouera automatiquement.

VI.

Question : Le projet est dangereux également parce qu'il ne comporte pas la liste des routes qui seront modernisées,

Antwoord : De Minister verheugt zich over de eensgezindheid omtrent de noodzakelijkheid van een Fonds waarmee werkelijk een groot programma van wegwerken zal kunnen uitgevoerd worden.

II.

Vraag : Dit doel kan met het Fonds van 1952 bereikt worden : het volstaat leningen uit te schrijven.

Antwoord : De Minister betoogt dat de voorgaande Regering gedurende twee jaar de gelegenheid heeft gehad leningen uit te schrijven maar dat niets werd gedaan. Toen de huidige Regering aan het bewind kwam, was geen enkele lening ten gunste van het Fonds aangegaan.

De ondervinding tijdens de voorbije jaren heeft aangetoond dat het vroegere Fonds in gebreke bleef vermits de artikelen van de wet waarbij het opgericht werd dode letter zijn gebleven. Het huidige tempo der werken is klablijkkelijk ontoereikend.

III.

Vraag : Om zijn doel te bereiken moet het Fonds niet noodzakelijk zelfstandig zijn.

Antwoord : De financiële zelfstandigheid van het Fonds is noodzakelijk om de met het vorige Fonds ondervonden bezwaren te vermijden.

Uit administratief oogpunt is deze zelfstandigheid trouwens betrekkelijk vermits gans het raderwerk van het Bestuur der Wegen voor het Fonds zal draaien. In feite zal er een bestendige wisselwerking tussen het Fonds en het Bestuur der Wegen zijn.

IV.

Vraag : De zelfstandigheid is een gunstregime dat ernstige gevolgen kan hebben in andere sectoren (waterwegen, volksgezondheid, landsverdediging, enz.), wat betreft de leningen die voor hun behoeften moeten aangegaan worden.

Antwoord : De Minister betoogt dat zulks niet het geval zal zijn. De clientèle die zal intekenen op de door het Fonds uit te schrijven leningen zal niet dezelfde zijn als die welke gewoonlijk op de Staatsleningen inschrijft.

Te dien opzichte heeft de Minister bepaalde toezeggingen gekregen van verschillende zijden, o.m. van de aannemers, de wegfederatie en de petroleummaatschappijen.

Het is normaal dat een lening uitsluitend bestemd voor de wegen een gunstig onthaal geniet vanwege het publiek dat gewoonlijk niet intekent op de Staatsleningen.

Van alle zijden werd dit feit door weggebruikers bevestigd.

V.

Vraag : Het ontwerp is gevaarlijk, omdat dit het Parlement een van zijn prerogatieven, met name de jaarlijkse controle op de begroting, uit de handen neemt.

Antwoord : De Minister wijst er op dat, luidens artikel 4, het Fonds door de Minister van Openbare Werken wordt beheerd. Daar de Minister verantwoordelijk is tegenover het Parlement, zal de controle van het Parlement dus automatisch werken.

VI.

Vraag : Het ontwerp is ook gevaarlijk, omdat het geen lijst opgeeft van de wegen, die zullen gemoderniseerd wor-

tandis que la loi de 1952 imposait au Gouvernement de présenter annuellement un rapport et il s'était engagé à publier en annexe les travaux prévus pour l'année.

Réponse : Le Ministre signale que le projet de loi n'exclut pas de renseigner le Parlement sur la liste des travaux qui seront exécutés annuellement à charge du Fonds.

A cet égard, le Ministre marque son accord sur une partie de l'amendement, présenté par deux commissaires et proposant un article nouveau. (Le texte adopté est reproduit plus loin.)

Cependant, le Ministre ne peut marquer son accord pour joindre au texte de loi, la liste des routes comme le prévoyait cet amendement.

En effet, une des caractéristiques principales du nouveau Fonds est de s'appliquer non seulement aux autoroutes à créer et au réseau existant de routes d'Etat, mais également à environ 10.000 km de routes provinciales et de grande communication qui seront reprises et intégrées dans le réseau d'Etat.

Dans l'ancien Fonds, seules les autoroutes à créer et une partie des routes d'Etat existantes bénéficiaient de crédits du Fonds.

Dès lors, publier une liste des routes qui seront intéressées par le nouveau Fonds reviendrait à établir une nomenclature excessivement longue, d'environ 20.000 km de routes.

Pareille liste est inutile, d'autant plus qu'il n'est pas sage de s'engager dès maintenant par un texte de loi à moderniser des routes qui, dans la suite, perdront peut-être quelque peu de leur intérêt, en raison des modernisations qui seront apportées à d'autres routes voisines et qui, suivant un phénomène bien connu, draineront le trafic vers elles.

VII.

Question : Quelle sera la nature des pouvoirs que le Ministre va déléguer ?

Réponse : Les délégations concerneront l'engagement et l'approbation de certaines dépenses.

D'autre part, le Ministre pourra déléguer le pouvoir de décision relatif à la gestion administrative du personnel du Fonds (recrutement du personnel subalterne étranger à l'administration, régime disciplinaire).

VIII.

Question : Les dispositions de l'arrêté-loi du 3 février 1947 organisant l'agrégation des entrepreneurs, sont-elles applicables aux travaux à exécuter par le Fonds ?

Réponse : Il faut répondre par l'affirmative. Le rapport au Régent liminaire de l'arrêté-loi du 2 février 1947 organique expose clairement, dans le commentaire qu'il consacre à l'article premier, que les organismes paraétatiques en général tombent sous le champ d'application de la loi.

A diverses reprises et notamment aux articles 2, 6 et 8 l'arrêté-loi vise explicitement les établissements publics et les organismes paraétatiques.

IX.

Question : Le Comité Supérieur de Contrôle a-t-il pouvoir d'enquête ?

Réponse : Aux termes de l'article premier de l'arrêté royal

den, terwijl de wet van 1952 de Regering de verplichting oplegde ieder jaar een verslag in te dienen en de Regering zich ertoe verbonden had de voor het jaar ontworpen werken in bijlage bekend te maken.

Antwoord : De Minister verklaart dat het wetsontwerp niet uitsluit dat het Parlement in kennis wordt gesteld van de lijst der werken, die jaarlijks ten laste van het Fonds zullen worden uitgevoerd.

Wat dit betreft, betuigt de Minister zijn instemming met een gedeelte van het amendement, dat door twee commissieleden werd ingediend en een nieuw artikel voorstelt. (De aangenomen tekst wordt verder gegeven).

De Minister kan er evenwel niet mede instemmen bij de wetstekst de lijst der wegen te voegen, zoals in het amendement wordt bepaald.

Een der voornaamste kenmerken van het nieuwe Fonds is immers dat het niet enkel van toepassing is op de aan te leggen autowegen en op het bestaande Rijkswegennet, maar ook op circa 10.000 km provinciale wegen en wegen van groot verkeer, die in het Rijksnet zullen worden opgenomen.

Onder het vroeger Fonds werden slechts kredieten verleend voor aan te leggen autowegen en een gedeelte van de bestaande Rijkswegen kwamen in aanmerking voor de kredieten van het Fonds.

Het bekendmaken van een lijst der wegen, waarbij het nieuwe Fonds zal betrokken worden, zou dan ook neerkomen op het opmaken van een buitenmate lange opsomming van ongeveer 20.000 km/wegen.

Dergelijke lijst is overbodig, te meer daar het niet wijs is zich nu reeds door een wetstekst te verbinden tot het moderniseren van wegen, die later wellicht aan belang zullen verliezen ingevolge modernisering van andere naburige wegen, die dan, volgens een bekend verschijnsel, het verkeer naar zich toe zullen trekken.

VII.

Vraag : Van welke aard zijn de bevoegdheden die de Minister zal overdragen ?

Antwoord : De overdrachten hebben betrekking op de vastlegging en de goedkeuring van sommige uitgaven.

Verder kan de Minister zijn beslissingsmacht overdragen met betrekking tot het administratief beheer van het personeel van het Fonds (aanwerving van het ondergeschikt personeel dat niet tot de administratie behoort, tuchtregeling).

VIII.

Vraag : Gelden de bepalingen van de besluitwet van 3 Februari 1947 houdende regeling van de erkenning der aannemers voor de door het Fonds uit te voeren werken ?

Antwoord : Het antwoord is bevestigend. In het Verslag aan de Regent dat aan de organieke besluitwet van 3 Februari 1947 voorafgaat wordt, in de commentaar bij het eerste artikel, duidelijk uiteengezet dat de parastatale organismen in het algemeen binnen het toepassingsgebied van de wet vallen.

Herhaaldelijk, o.m. in de artikelen 2, 6 en 8, worden in de besluitwet uitdrukkelijk de openbare instellingen en de parastatale organismen bedoeld.

IX.

Vraag : Bezit het Hoog Comité van Toezicht recht van onderzoek ?

Antwoord : Luidens het eerste artikel van de besluitwet

du 21 novembre 1932 (*Moniteur belge*, 23 novembre 1932) portant revision de l'arrêté royal organique du Comité supérieur de contrôle, le Comité étend son action à tous les départements ministériels, aux institutions subsidiées ou patronnées par l'Etat, à la Société Nationale des Chemins de fer Belges, à la Régie des Télégraphes et Téléphones. Il a un droit absolu d'investigation et d'enquête.

De même l'article 7 de l'arrêté royal en cause précise que le Comité supérieur de contrôle étend son contrôle dans tous les domaines où l'intérêt de l'Etat est engagé. Comme l'intérêt de l'Etat est évidemment engagé, il est manifeste que la question posée comporte une réponse affirmative.

X.

Question : Qui décidera des litiges avec les entrepreneurs ?

Réponse : Aux termes de la loi du 16 mars 1954 (article 7) relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public — lesquels sont applicables au Fonds (cf. article 14 du présent projet de loi) — et de l'article 12 du projet de loi instituant le Fonds des routes 1955-1969, les entreprises à effectuer pour le compte du Fonds seront régies par les clauses et conditions administratives et techniques du cahier général des charges de l'Etat, ainsi que par les dispositions légales et réglementaires qui gouvernent les marchés de l'Etat (articles 20 à 22 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'Etat).

Les litiges qui surgissent à propos de ces entreprises seront dès lors instruits et tranchés de la même manière que ceux où l'Etat est le maître de l'ouvrage.

XI.

Question : La comptabilité sera-t-elle tenue par le Département ou bien un nouveau service de comptabilité sera-t-il créé ?

Réponse : Le service de la Comptabilité du Département tiendra la comptabilité des engagements et fera les imputations budgétaires; il procédera également à la vérification des pièces comptables et à la préparation des liquidations (paiements exclus).

D'autre part, un service de comptabilité propre au Fonds assurera une comptabilité du type industriel permettant d'établir diverses statistiques. Il assurera également le service de trésorerie et du paiement des entreprises et du personnel du Fonds.

XII.

Question : Rôle du comptable des dépenses engagées.

Réponse : Le comptable des dépenses engagées n'interviendra pas dans la gestion du Fonds. Celui-ci aura naturellement un comptable pour les engagements de dépenses.

* * *

Les dispositions de la loi du 16 mars 1954 relatives au contrôle de certains organismes d'intérêt public sont applicables au Fonds des routes.

van 21 November 1932 (*Belgisch Staatsblad* van 23 November 1932), waarbij het koninklijk besluit tot inrichting van het Hoog Comité van Toezicht wordt herzien, strekt de werkzaamheid van het Comité zich uit tot al de ministeriële departementen, tot de door de Staat ondersteunde of beschermde instellingen, tot de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen en tot de Regie van Telegraaf en Telefoon. Het bezit een onverkort recht van navorsing en onderzoek.

Verder wordt in artikel 7 van het koninklijk besluit in kwestie nader bepaald, dat het Hoog Comité van Toezicht controle uitoefent op alle verrichtingen waarbij het belang van de Staat betrokken is. Daar het belang van de Staat klaarblijkelijk bij deze kwestie betrokken is, lijdt het geen twijfel dat het antwoord op de gestelde vraag bevestigend moet zijn.

X.

Vraag : Wie beslecht de geschillen met de aannemers ?

Antwoord : Luidens de wet van 16 Maart 1954 (artikel 7) betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut — waarvan de bepalingen toepasselijk zijn op het Fonds (cfr. artikel 14 van dit wetsontwerp) — en krachtens artikel 12 van het wetsontwerp tot instelling van een Wegenfonds 1955-1969 zijn alle aannemingen voor rekening van het Fonds onderworpen aan de administratieve en technische bepalingen en voorwaarden van het algemeen lastkohier van de Staat, en aan de wettelijke en reglementaire bepalingen waarbij de overeenkomsten van de Staat worden geregeld (artikelen 20 tot 22 van de wet van 15 Mei 1846 op de comptabiliteit van de Staat).

De geschillen die rijzen naar aanleiding van die aannemingen worden dus behandeld en beslecht op dezelfde wijze als die waarvoor de Staat de opdrachtgever is.

XI.

Vraag : Zal de boekhouding aan het Departement worden toevertrouwd of zal een nieuwe comptabiliteitsdienst in het leven worden geroepen ?

Antwoord : De comptabiliteitsdienst van het Departement zal de vastleggingen boeken en de begrotingsaanwijzingen verrichten; hij zal eveneens de rekeningstukken nazien en de voorbereiding van de vereveningen (betaling uitgezonderd).

Daarenboven zal een aan het Fonds eigen boekhoudingsdienst een boekhouding van het industriële type voeren, welke het zal mogelijk maken verschillende statistieken op te maken. Hij zal eveneens het geldelijk beheer en de betalingen in verband met de aannemingen en die aan het personeel van het Fonds verzekeren.

XII.

Vraag : Rol van de boekhouder der vastgelegde uitgaven.

Antwoord : De boekhouder der vastgelegde uitgaven zal zich met in het beheer van het Fonds niet inlaten. Dit Fonds zal natuurlijk over een rekenplichtige beschikken voor de vastleggingen van uitgaven.

* * *

De bepalingen der wet van 16 Maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut gelden voor het Wegenfonds.

En conséquence :

1) le Fonds dressera un budget annuel à inclure dans le budget général du Ministère des Travaux publics à approuver par les Chambres (art. 3 de la loi du 16 mars 1954).

(Le contrôle parlementaire sera d'ailleurs renforcé par l'amendement accepté par le Ministre (article 3 du projet amendé).

2) les comptes sont arrêtés au 31 mars et soumis au contrôle de la Cour des Comptes. Ils font l'objet d'un projet de loi de règlement du budget soumis aux Chambres (art. 6 de la loi du 16 mars 1954).

3) les emprunts doivent être autorisés par le Ministre des Finances (art. 12 de la loi du 16 mars 1954).

Cette dernière clause appelle une remarque.

L'autonomie du Fonds lui garantit une existence normale jusqu'à son terme, à condition que le Ministre des Finances ne fasse jamais obstacle à sa faculté d'emprunter.

On peut cependant présumer que les perspectives de rentrées fiscales supplémentaires à résulter de la modernisation du réseau routier inciteront le Ministre des Finances, quel qu'il soit, à ne pas contrarier le libre fonctionnement du Fonds.

* * *

Plusieurs amendements au projet de loi ont été présentés.

Un amendement du Gouvernement propose l'insertion d'un article nouveau.

Cet amendement vise à régler la situation des propriétaires de biens à exproprier, lorsque la prise de possession de ces biens s'impose avant l'aboutissement de la procédure normale en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'amendement est adopté à l'unanimité (voir article 13 du texte adopté par la Commission).

Un amendement propose d'insérer un article 2bis reproduisant une liste des travaux analogue à celle qui figure dans la loi du 11 juillet 1952.

Le Ministre déclare ne pas pouvoir accepter cet amendement pour les raisons déjà exposées au cours de la discussion générale.

L'amendement est rejeté à l'unanimité.

Un sous-amendement est rejeté dans les mêmes conditions.

Un amendement proposant d'insérer un article 2ter est adopté, à l'exception du 4° de cet amendement qui est rejeté à l'unanimité (voir article 3 du texte adopté par la Commission).

Deux amendements se rapportant respectivement aux articles 3 et 6 du projet de loi sont acceptés par le Ministre.

Ils sont adoptés à l'unanimité (voir articles 4 et 7 du texte adopté par la Commission).

L'ensemble du projet de loi tel qu'il figure après ce rapport est ensuite adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

R. TOUBEAU.

Le Président,

F. BRUNFAUT.

Dienvolgens :

1) zal het fonds een jaarlijkse begroting opmaken, te voegen bij de algemene begroting van het Ministerie van Openbare Werken die door de Kamers moet worden goedgekeurd (art. 3 der wet van 16 Maart 1954).

(De parlementaire controle zal overigens versterkt worden dank zij het amendement dat door de Minister werd aanvaard (artikel 3 van het gewijzigd wetsontwerp.)

2) de rekeningen worden afgesloten op 31 Maart en onderworpen aan het toezicht van het Rekenhof. Zij maken het voorwerp uit van een ontwerp van wet houdende regeling van de begroting, dat aan de Kamers wordt voorgelegd (art. 6 der wet van 16 Maart 1954).

3) voor leningen moet machtiging worden verleend door de Minister van Financiën (art. 12 der wet van 16 Maart 1954).

Bij deze laatste clausule moet het volgende worden opgemerkt.

De autonomie van het Fonds waarborgt dit een normaal bestaan tot het einde toe, op voorwaarde dat de Minister van Financiën zich nooit verzet tegen het recht aan het Fonds gelaten om leningen aan te gaan.

Men mag echter veronderstellen dat het vooruitzicht van bijkomende fiskale inkomsten, voortvloeiend uit de modernisatie van het wegennet, de Minister van Financiën — wie hij ook moge wezen — ertoe zal aansporen de vrije werking van het Fonds niet te belemmeren.

* * *

Verschillende amendementen werden op dit wetsontwerp voorgesteld.

Een amendement van de Regering stelt voor een nieuw artikel in te voegen.

Dit amendement strekt tot regeling van de toestand van de eigenaars der te onteigenen goederen wanneer de inbezittingen dezer goederen vereist is vóór de afloop van de normale rechtspleging inzake onteigening ten algemenen nutte.

Het amendement wordt eenparig aangenomen (zie artikel 13 van de tekst aangenomen door de commissie).

Bij amendement wordt voorgesteld een artikel 2bis in te voegen, waarin een lijst van werken zou voorkomen van dezelfde aard als die in de wet van 11 Juli 1952.

De Minister verklaart dit amendement niet te kunnen aanvaarden om de redenen die hij reeds tijdens de algemene bespreking heeft uiteengezet.

Het amendement wordt eenparig verworpen.

Een subamendement wordt in dezelfde omstandigheden verworpen.

Een amendement, waarbij wordt voorgesteld een artikel 2ter in te voegen, wordt aangenomen, met uitzondering van 4° van bedoeld amendement dat eenparig wordt verworpen (zie artikel 3 van de tekst aangenomen door de Commissie).

Twee amendementen die respectievelijk betrekking hebben op artikelen 3 en 6 van het wetsontwerp worden door de Minister aanvaard.

Zij worden eenparig aangenomen (zie artikelen 4 en 7 van de tekst aangenomen door de Commissie).

Het wetsontwerp in zijn geheel, zoals het na dit verslag voorkomt, wordt vervolgens eenparig aangenomen.

De Verslaggever,

R. TOUBEAU.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION.

Article premier.

Il est créé, sous la dénomination de « Fonds des routes 1955-1969 », une administration constituée en personne juridique distincte de l'Etat.

Le Fonds sera dissous le 31 décembre 1969. Son actif et son passif seront repris par l'Etat.

Le Roi peut, de l'avis des Ministres réunis en conseil, proroger l'existence du Fonds au delà du terme fixé ci-dessus.

Art. 2.

Le Fonds est chargé d'exécuter, pour le compte de l'Etat, les travaux de construction des autoroutes, d'aménagement et de modernisation des routes de l'Etat. Il procède au nom de l'Etat aux expropriations auxquelles ces travaux peuvent donner lieu et supporte les dépenses qui y sont afférentes.

Art. 3.

Chaque année seront annexés au budget des travaux publics :

1° Le programme des travaux à exécuter au cours de l'année budgétaire;

2° Le relevé complet des travaux terminés et des travaux en cours;

3° La situation comptable du fonds.

Art. 4.

Dans la mesure de ses moyens, l'Etat met gratuitement à la disposition du Fonds, les services, l'équipement et les installations nécessaires. Le Fonds peut, en outre, engager du personnel de complément, *acquérir ou louer l'équipement et les installations nécessaires* et s'assurer tous autres concours pour lui permettre d'exécuter sa mission.

Art. 5.

Le Fonds est géré par le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction.

Art. 6.

Le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction est assisté d'un conseil consultatif.

Ce conseil est composé du secrétaire général du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction, du directeur général du Fonds, ainsi que de deux fonctionnaires du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction, de deux fonctionnaires du Ministère des Finances, et d'un fonctionnaire du Ministère des Communications, nommés par le Roi.

Le conseil est présidé par le secrétaire général du Ministère des Travaux publics et de la Reconstruction.

Art. 7.

Le directeur général du Fonds est le directeur général de l'administration des routes. Il est chargé de la gestion courante du Fonds.

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE.

Eerste artikel.

Er wordt onder de benaming « Wegenfonds » 1955-1969 » een van de Staat onderscheiden administratie met rechtspersoonlijkheid ingesteld.

Het Fonds zal op 31 December 1969 worden ontbonden. Zijn actief en zijn passief zullen door de Staat worden overgenomen.

De Koning kan, op in Raad overlegd advies van de Ministers, het bestaan van het Fonds na de hiervoren bepaalde tijd verlengen.

Art. 2.

Het Fonds is er mede belast, voor rekening van de Staat, de werken tot aanleg van de autowegen en tot verbetering en modernisering van de Rijkswegen uit te voeren. Het verricht, namens de Staat, de onteigeningen waartoe deze werken aanleiding kunnen geven en neemt de hiermede verband houdende uitgaven te zijnen laste.

Art. 3.

Worden elk jaar als bijlage tot de begroting van openbare werken toegevoegd :

1° Het programma van de in de loop van het begrotingsjaar uit te voeren werken;

2° Een volledige staat der afgemaakte en lopende werken;

3° De boekhoudkundige staat van het fonds.

Art. 4.

Voor zover zijn middelen het toelaten, stelt de Staat de nodige diensten, uitrusting en installaties kosteloos ter beschikking van het Fonds. Het Fonds mag daarenboven aanvullend personeel aanwerven, *de nodige uitrusting en installaties aankopen of huren* en zich alle andere medewerking verschaffen om zijn taak te kunnen vervullen.

Art. 5.

Het Fonds wordt beheerd door de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw.

Art. 6.

De Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw wordt bijgestaan door een raad van advies.

Die raad bestaat uit de secretaris-generaal van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw, de directeur-generaal van het Fonds alsmede uit twee ambtenaren van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw, twee ambtenaren van het Ministerie van Financiën en één ambtenaar van het Ministerie van Verkeerswezen, benoemd door de Koning.

De raad wordt voorgezeten door de secretaris-generaal van het Ministerie van Openbare Werken en van Wederopbouw.

Art. 7.

De directeur-generaal van het Fonds is de directeur-generaal van het bestuur der wegen. Hij is belast met het dagelijks beheer van het Fonds.

Le Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction peut déléguer certains de ses pouvoirs au directeur général du Fonds, ainsi qu'aux inspecteurs généraux et aux ingénieurs en chef - directeurs de l'administration des Routes.

Art. 8.

Les ressources dont dispose le Fonds sont :

- a) le produit des emprunts à émettre par le Fonds, ainsi qu'il est prévu à l'article 9 de la présente loi;
- b) le montant d'une dotation annuelle à inscrire au budget extraordinaire, en vue d'assurer notamment le service financier des emprunts;
- c) le montant de la dotation dont il est question à l'article 17.

Art. 9.

Le Fonds est autorisé à émettre des emprunts à concurrence d'un montant total de 30 milliards de francs.

Il assure le paiement des intérêts et le remboursement du capital de ces emprunts. L'époque et les conditions d'émission sont fixées par le Roi, sur proposition du Ministre des Finances et du Ministre des Travaux publics et de la Reconstruction.

Ces emprunts sont garantis par l'Etat.

Les titres qui les représentent portent le visa du Trésor et celui de la Cour des Comptes; les signatures à y apposer sont remplacées par des griffes. Les frais de confection et d'émission sont à charge du Fonds.

Art. 10.

Les intérêts et la prime de remboursement éventuelle afférents aux emprunts émis par le Fonds sont exempts de tous impôts et taxes réels, présents et futurs, au profit de l'Etat, des provinces et des communes.

Art. 11.

Le Fonds ne peut se faire ouvrir de compte qu'à l'Office des chèques et virements postaux et à la Banque nationale.

Art. 12.

Les acquisitions et expropriations nécessitées pour l'exécution des travaux prévus à l'article 2 sont effectuées par le Fonds, conformément aux lois et arrêtés auxquels sont assujetties les administrations de l'Etat.

Les fonctionnaires de l'administration de l'enregistrement et des domaines sont habilités pour agir au nom du Fonds.

Art. 13.

Les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux de construction et d'aménagement de l'autoroute Anvers-Liège-frontière allemande, sont poursuivies conformément aux dispositions de l'arrêté-loi du 3 février 1947 relatif à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

En attendant qu'il puisse être procédé à l'expropriation, le Fonds est autorisé à occuper en location, pour une durée d'un an, les emprises à déterminer par lui au fur et à mesure des besoins, nécessaires à la construction de l'autoroute et de ses accès.

De Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw kan sommige van zijn bevoegdheden aan de directeur-generaal van het Fonds overdragen, alsmede aan de inspecteurs-generaal en aan de hoofdingenieurs-directeurs van het bestuur der Wegen.

Art. 8.

De middelen waarover het Fonds beschikt, zijn :

- a) de opbrengst van de leningen door het Fonds uit te schrijven, zoals bepaald bij artikel 9 van deze wet;
- b) het bedrag van een jaarlijkse dotatie uit te trekken op de buitengewone begroting, inzonderheid om in de financiële dienst der leningen te voorzien;
- c) het bedrag van de dotatie waarvan sprake is in artikel 17.

Art. 9.

Het Fonds is er toe gemachtigd, leningen uit te schrijven tot een totaal beloop van 30 milliard frank.

Het voorziet in de betaling der interesten en in de terugbetaling van het kapitaal van die leningen. De tijd waarop en de voorwaarden waarin de uitgifte geschiedt, worden door de Koning vastgesteld op voordracht van de Minister van Financiën en van de Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw.

Deze leningen worden gewaarborgd door de Staat.

De titels die ze vertegenwoordigen dragen het visum van de Schatkist en van het Rekenhof; de er op aan te brengen handtekeningen worden vervangen door een naamstempel. De kosten wegens het maken en uitgeven van de titels worden door het Fonds gedragen.

Art. 10.

De interesten en de eventuele terugbetalingspremie betreffende de door het Fonds uitgeschreven leningen zijn vrij van alle tegenwoordige en toekomstige werkelijke belastingen en taxes ten bate van de Staat, de provinciën en de gemeenten.

Art. 11.

Het Fonds mag enkel bij de Postcheck- en -girodienst en bij de Nationale Bank een rekening laten openen.

Art. 12.

De aankopen en onteigeningen die vereist zijn voor de uitvoering der werken bepaald in artikel 2, worden door het Fonds gedaan overeenkomstig de wetten en besluiten waaraan de Rijksbesturen zijn onderworpen.

De ambtenaren van het bestuur der registratie en der domeinen zijn bevoegd om in naam van het Fonds op te treden.

Art. 13.

De onteigeningen die nodig zijn voor de uitvoering van de werken tot het aanleggen en geschiktmaken van de autoweg Antwerpen-Luik-Duitse grens, zullen worden verwezenlijkt overeenkomstig de bepalingen van de besluitwet van 3 Februari 1947 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigeningen ten algemeenen nutte.

In afwachting dat tot de onteigening kan worden overgegaan, is het Fonds gemachtigd tot het in huur nemen, voor een duur van één jaar, van de door hem naarmate van de behoeften te bepalen percelen die voor het aanleggen van de autoweg en van de toegangswegen er van vereist zijn.

Avant la prise de possession effective des emprises, les propriétaires et locataires seront invités, quatre jours ouvrables au moins à l'avance, par lettre recommandée à la poste, à être présents ou à se faire représenter à l'établissement de l'état des lieux qui se fera aux jour et heure déterminés.

L'administration communale de la situation des biens sera invitée également par lettre recommandée à la poste à déléguer un de ses membres pour assister à l'état des lieux.

Les propriétaires, les locataires et l'administration communale seront avertis que l'état des lieux se fera en leur présence ou en leur absence.

Un exemplaire de l'état des lieux sera remis à chacun des comparants. Les intéressés qui feront défaut recevront un exemplaire de cet état par pli recommandé à la poste.

La prise de possession de l'emprise pourra suivre immédiatement l'établissement de l'état des lieux nonobstant toute opposition qui serait signifiée au Fonds.

Les indemnités dues pour location ou dommages seront déterminées à l'amiable. Les contestations seront déferées au juge de paix compétent pour la procédure en expropriation par application de l'arrêté-loi du 3 février 1947.

Art. 14.

Tous les marchés pour travaux et fournitures, au nom du Fonds, sont soumis aux dispositions des articles 20 à 22 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'Etat.

Art. 15.

Le Fonds est assimilé à l'Etat pour l'application des lois relatives aux taxes et impôts au profit de l'Etat, des provinces et des communes.

Art. 16.

Le Fonds est classé parmi les organismes de la catégorie A, énumérés par l'article 1^{er} de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public.

Les dispositions de cette loi lui sont applicables.

Art. 17.

La loi du 11 juillet 1952 instituant un Fonds spécial et temporaire des routes est abrogée. Le reliquat éventuel de ce Fonds ainsi que les crédits non liquidés sur l'article 492-3 du budget extraordinaire pour l'année 1955 sont transférés au Fonds institué par la présente loi.

Art. 18.

Le Fonds prend en charge les dépenses afférentes aux acquisitions et expropriations poursuivies par l'Etat pour l'exécution des travaux prévus à l'article 2 et qui sont en cours à la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

En outre, le Fonds est subrogé à l'Etat pour les travaux prévus à l'article 2 et qui ne sont pas exécutés ou ne sont pas entièrement exécutés à la même date.

Vóór de werkelijke inbezitneming van de in te nemen percelen zullen de eigenaars en de huurders ten minste vier werkdagen te voren bij een ter post aangetekende brief verzocht worden aanwezig te zijn of zich te laten vertegenwoordigen bij het opmaken van de plaatsbeschrijving die op de vast te stellen dag en uur zal geschieden.

Het gemeentebestuur van de plaats waar de goederen gelegen zijn, zal insgelijks bij een ter post aangetekende brief verzocht worden, een zijner leden af te vaardigen om bij het opmaken van de plaatsbeschrijving aanwezig te zijn.

De eigenaars, de huurders en het gemeentebestuur zullen er worden van in kennis gesteld dat de plaatsbeschrijving in hun bijzijn of in hun afwezigheid zal geschieden.

Een exemplaar van de plaatsbeschrijving zal aan ieder der comparanten worden overhandigd. De niet aanwezige betrokkenen zullen een exemplaar van die plaatsbeschrijving onder ter post aangetekende omslag ontvangen.

De inbezitneming van het in te nemen perceel mag onmiddellijk na het opmaken van de plaatsbeschrijving geschieden niettegenstaande alle verzet dat aan het Fonds zou worden betekend.

De voor huur of schade verschuldigde vergoedingen zullen in der minne worden bepaald. De geschillen dienaangaande zullen worden onderworpen aan de vrederechter die, krachtens de besluitwet van 3 Februari 1947, inzake de onteigeningsprocedure bevoegd is.

Art. 14.

Al de overeenkomsten voor werken en leveringen op naam van het Fonds zijn onderworpen aan de bepalingen van de artikelen 20 tot 22 van de wet van 15 Mei 1846 op de comptabiliteit van de Staat.

Art. 15.

Het Fonds wordt met de Staat gelijkgesteld voor de toepassing van de wetten betreffende de taxes en belastingen ten bate van de Staat, de provinciën en de gemeenten.

Art. 16.

Het Fonds wordt gerangschikt onder de instellingen van de categorie A, opgesomd in artikel 1 van de wet van 16 Maart 1954 betreffende de controle op zekere instellingen van openbaar nut.

De bepalingen van die wet zijn toepasselijk op het Fonds.

Art. 17.

De wet van 11 Juli 1952 tot instelling van een speciaal en tijdelijk Wegenfonds wordt opgeheven. Het eventueel saldo van dat Fonds alsmede de op het artikel 492-3 van de buitengewone begroting voor het jaar 1955 niet vereffende kredieten worden aan het bij deze wet ingestelde Fonds overgedragen.

Art. 18.

Het Fonds neemt te zijnen laste de uitgaven betreffende de aankopen en onteigeningen, door de Staat vervolgd voor de uitvoering van de werken omschreven in artikel 2, die aan de gang zijn op de datum van het in werking treden van deze wet.

Daarenboven wordt het Fonds in de plaats van de Staat gesteld wat de werken betreft omschreven in artikel 2 welke op diezelfde datum niet uitgevoerd of nog niet volkomen uitgevoerd zijn.

ANNEXE I.

BIJLAGE I.

Evolution des accidents de roulage — Année 1935 - 51 - 52 - 53.

Evolutie van de verkeersongevallen — Jaren 1935 - 51 - 52 - 53.

Province — Provincie	Nombre d'accidents — Getal der ongevallen				Nombre de tués sur place — Getal der doden ter plaatse				Nombre de blessés graves — Getal der ernstig gekwetsten			Nombre de blessés légers — Getal der licht gekwetsten			Nombre total de blessés — Totaal getal der gekwetsten				Nombre d'accidents avec dégâts matériels importants — Getal der ongevallen met belangrijke stoffelijke schade			Nombre d'accidents avec dégâts matériels légers — Getal der ongevallen met lichte stoffelijke schade		
	1935	1951	1952	1953	1935	1951	1952	1953	1951	1952	1953	1951	1952	1953	1935	1951	1952	1953	1951	1952	1953	1951	1952	1953
Anvers — Antwerpen...	3.945	14.135	16.756	19.220	87	125	98	79	616	719	823	3.508	4.240	5.101	1.749	4.124	4.959	5.924	1.505	1.621	1.696	12.057	14.538	16.949
Brabant — Brabant ...	12.043	25.857	27.963	30.069	141	170	128	138	1.021	1.069	1.280	6.223	6.998	7.926	4.530	7.244	8.067	9.206	3.737	3.779	3.984	20.857	22.903	25.019
Fl. Occ. — West-Vl. ...	1.385	7.711	8.475	9.049	61	78	75	76	500	519	673	2.214	2.487	2.851	631	2.714	3.006	3.524	1.250	1.286	1.372	6.129	6.857	7.351
Fl. Or. — Oost-Vl. ...	1.881	9.099	10.056	11.087	79	117	121	96	527	566	643	2.525	2.642	3.338	845	3.052	3.208	3.981	1.357	1.329	1.352	7.353	8.343	9.331
Hainaut — Henegouwen	1.651	8.618	9.711	10.442	69	98	70	92	729	753	861	2.763	3.250	3.642	682	3.492	4.003	4.503	1.856	2.016	2.020	6.141	7.150	7.939
Liège — Luik	2.715	10.187	11.901	13.210	89	83	100	72	672	788	842	3.043	3.027	4.218	1.535	3.715	4.059	5.060	1.558	1.874	2.094	8.090	9.419	10.515
Limbourg — Limburg...	414	2.332	2.912	3.100	37	55	70	54	238	305	362	787	981	1.179	226	1.025	1.286	1.541	368	498	496	1.842	2.249	2.478
Luxembourg — Luxemb.	236	1.366	1.581	1.744	14	14	39	31	163	194	223	600	651	785	131	763	845	1.008	325	389	430	970	1.106	1.225
Namur — Namen	637	2.877	3.369	3.889	36	52	38	64	252	320	383	1.057	1.222	1.728	383	1.309	1.542	2.111	639	748	873	2.096	2.455	2.863
Royaume — Koninkrijk	24.807	82.182	92.724	101.810	613	792	739	702	4.718	5.233	6.090	22.720	25.742	30.768	10.712	27.438	30.975	36.858	12.595	13.540	14.317	65.535	75.020	83.670

Avant la guerre, les statistiques ne comportaient que les rubriques : nombre d'accidents, tués, blessés.

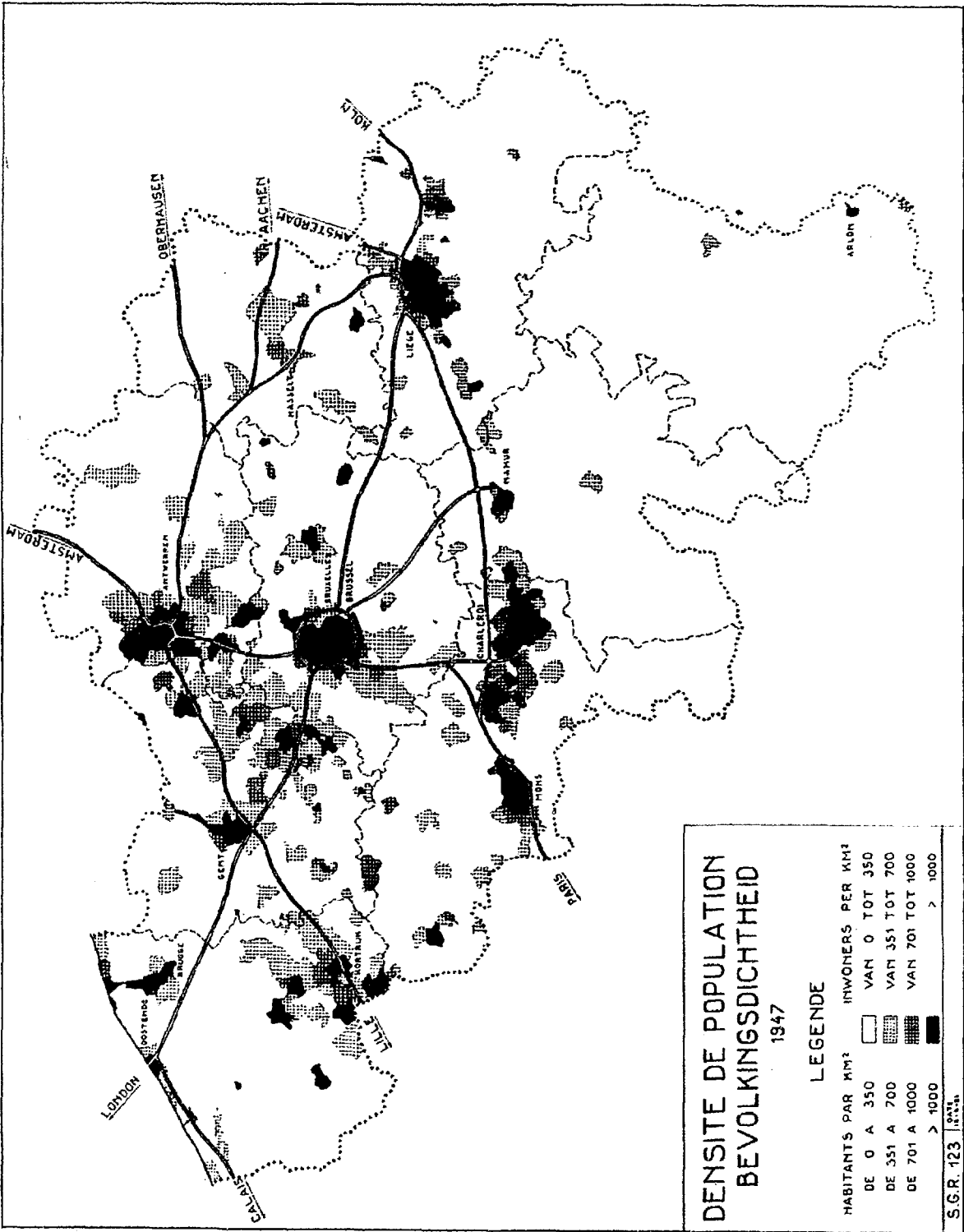
Voor de oorlog bevatten de statistieken slechts de rubrieken : getal der ongevallen, doden, gekwetsten.

ANNEXE II.

BIJLAGE II.

Tracé des autoroutes.

Tracé der autosnelwegen.



ANNEXE III.

Note sur la rentabilité des travaux routiers.

(MAI 1955)

Un plan d'aménagement routier comprend deux volets : d'une part, les dépenses; d'autre part, les économies. Des dépenses pour l'étude et l'exécution des travaux, des économies par les avantages résultant de la mise en service de routes modernes et d'autoroutes.

Quelles sont les dépenses envisagées ?

Dans une première phase, le programme de construction des autoroutes et de modernisation des routes les plus intéressantes pour le trafic général, comporte des dépenses de l'ordre de 30 milliards à répartir en principe sur une durée de 15 ans. Un tel investissement permettrait de réaliser les 2/3 du réseau d'autoroutes, d'achever la modernisation des routes axiales et des autres routes principales du réseau belge et, enfin, de réaliser l'aménagement de la moitié du réseau secondaire.

Le Gouvernement est décidé à entreprendre la réalisation d'un programme de 30 milliards et, en particulier, de prendre les mesures nécessaires pour effectuer avant 1958 les améliorations indispensables à la réussite de l'Exposition.

Quelles sont les économies qui résulteront de cet aménagement ? En premier lieu, il faut citer la différence entre les dépenses brutes et les débours nets que l'Etat effectue, compte tenu des rentrées directes et indirectes qui suivent à plus ou moins bref délai les dépenses qu'il consent. Tout d'abord, la rentrée des taxes et des impôts, dont le montant peut être estimé à celui du prélèvement moyen de l'Etat sur le revenu national, soit 25 %; mais il ne faut pas perdre de vue qu'une dépense d'investissement de l'Etat provoque en réalité une activité « en chaîne » puisqu'elle entraîne des activités complémentaires dues à l'accroissement de la consommation de biens qui résulte de l'accroissement de revenus consécutifs à l'investissement brut et ainsi de suite. Cet effet « en chaîne » est évalué dans notre pays à 1.66. Dans ces conditions, le prélèvement réel de l'Etat sur une dépense brute est en réalité égale à $1,66 \times 25 \%$ du montant de ces dépenses, soit 40 %.

En conséquence, quand l'Etat dépense apparemment 1 milliard en travaux publics il lui en revient dans un délai relativement court, de 1 à 2 années, 400 millions sous forme de taxes et impôts de tous genres.

Il faut ensuite considérer les économies que l'Etat réalise sur les frais que lui occasionnent les chômeurs. Ces économies sont évidemment très variables dans le temps et elles ne prennent leur valeur entière que dans les périodes de résorption du chômage. Dans la situation actuelle de notre pays, le chômage étant en sérieuse régression, on ne peut plus compter sur un effet entier de la mise au travail des chômeurs par le lancement de grands travaux publics.

Il est néanmoins intéressant d'établir l'effet de la mise en train de travaux routiers dans une période de dépression économique.

Les statistiques tenues par l'Administration établissent que les travaux routiers d'une valeur de 290.000 fr. correspondent à l'occupation d'un ouvrier pendant une année. A cette main d'œuvre visible il faut ajouter celle qui est directement associée aux travaux de chantier pour la fourniture de matériaux, pour les transports, etc... La main-d'œuvre directe est d'environ 1 1/4 la main-d'œuvre visible.

D'autre part il faut également tenir compte de l'effet « en chaîne » de la mise au travail des ouvriers, dont l'accroissement des revenus entraîne un accroissement de consommation qui est à son tour générateur de travail.

Ce coefficient qui a déjà été cité ci-avant peut être estimé à 1.66, de telle sorte que finalement pour 1 ouvrier occupé directement sur le chantier, près de 4 ouvriers sont occupés par l'exécution de 290.000 fr. de travaux routiers.

Sans doute ces ouvriers mis au travail par les travaux routiers ne sont-ils pas exclusivement des chômeurs. Certaines statistiques montrent que pour trois emplois nouveaux, deux reviennent à des chômeurs: ainsi l'exécution de 290.000 francs de travaux routiers entraîne finalement la mise au travail de 2 1/2 chômeurs, ce qui correspond pour l'Etat à une économie de $2,5 \times 34.250$ (coût total d'un chômeur pour les caisses de l'Etat), soit donc 85.625 francs.

Le bilan global des économies ou plutôt des rentrées directes et indirectes dans les caisses de l'Etat, provenant d'un investissement routier de 290.000 fr., peut donc être calculé ainsi :

taxes et impôts : 40 % de 290.000 francs, soit ... fr.	115.000
résorption du chômage fr.	85.000
soit au total plus de fr.	200.000

L'Etat récupère donc une fraction du montant de ses investissements en travaux routiers qui est comprise entre 40 et 65 %.

BIJLAGE III.

Nota betreffende de rentabiliteit der wegwerken.

(MEI 1955)

Een ontwerp tot geschiktmaking der wegen vertoont twee niet van elkaar te scheiden aspecten : eerdeels de uitgaven, anderdeels de besparingen. Uitgaven voor de studie en de uitvoering der werken besparingen door de voordelen die voortvloeien uit het in gebruik stellen van moderne wegen en autosnelwegen.

Welke zijn de hier beschouwde uitgaven ?

Het programma betreffende de aanleg der autosnelwegen en de modernisering van de voor het verkeer meest belangrijke wegen, omvat uitgaven van circa 30 milliard, in principe te verdelen over een tijdperk van 15 jaar. Een dergelijke investering zou het mogelijk maken 2/3 van het autosnelwegennet te verwezenlijken, de modernisering van de hoofd- en andere belangrijke wegen van het Belgisch net te voltooien en ten slotte de helft van het secundair net geschikt te maken.

De Regering is besloten de verwezenlijking te ondernemen van dat programma van 30 milliard en, in 't bijzonder, de vereiste maatregelen te treffen om de verbeteringen vóór 1958 tot stand te brengen, die volstrekt nodig zijn voor het slagen van de Tentoonstelling.

Welke zijn nu de besparingen die uit die aanleg en geschiktmakingen zullen voortvloeien ? In de eerste plaats heeft men het verschil tussen de bruto-uitgaven en de netto-voorschotten van de Staat, rekening gehouden met de directe en indirecte inkomsten die op min of meer korte termijn op de gedane uitgaven volgen. Eerst en vooral dienen in overweging genomen de inkomsten aan taxes en belastingen waarvan het bedrag mag worden geraamd op de door de Staat uit de rijks-inkomsten gemiddeld opgenomen som, dat is 25 %; maar er mag niet uit het oog worden verloren dat een investeringsuitgave van de Staat in werkelijkheid een aaneenschakeling tweegbrengt van bedrijvigheid wegens de bijkomende activiteit die er uit voortvloeit ingevolge een groter gebruik van goederen naar aanleiding van de uit de bruto-investering volgende stijging der inkomsten, en zo verder. Die bijkomende activiteit is in ons land op 1.66 geraamd. In die voorwaarden is de werkelijke opnemng van de Staat op een bruto-uitgave, in feite gelijk aan $1,66 \times 25 \%$, zegge 40 % van die uitgave.

Als de Staat aan openbare werken bijkbaar 1 milliard besteedt, krijgt hij binnen één tamelijk korte termijn, 1 tot 2 jaar, 400 miljoen terug aan allerhande taxes en belastingen.

Verder dient rekening gehouden met de besparingen die de Staat op de door de werkloosheid veroorzaakte kosten verwezenlijkt. De hier bedoelde besparingen zijn natuurlijk zeer verschillend in de tijd en hebben slechts hun volle waarde in periodes van werkloosheidsbestrijding. In de huidige toestand van ons land kan, nu de werkloosheid fel aan 't afnemen is, niet meer worden verwacht dat de tewerkstelling der werklozen door het ondernemen van grote werken, een volle uitwerking zou hebben.

Het is evenwel belangwekkend vast te stellen in welke mate het aan de gang brengen van wegwerken, in periode van economische depressie de werkverschaffing bevordert.

De door mijn Administratie opgemaakte statistieken tonen dat wegwerken ten bedrage van 290.000 frank met de tewerkstelling van een werkmán gedurende één jaar overeenkomen. Bij die zichtbare arbeid dient die gevoegd welke rechtstreeks verband houdt met het werk op de bouwplaats, d.w.z. de aan de te verwerken materialen en voor het vervoer bestede arbeid, enz. De directe arbeid is ongeveer 1 1/4 van de zichtbaarheid.

Anderdeels dient ook hier rekening te worden gehouden met de kettengreactie van de invloed der tewerkstelling. Ingevolge het stijgen van hun inkomen wordt door de arbeiders meer verbruikt, wat opnieuw aanleiding geeft tot verdere werkverschaffing.

Die zoëven reeds vermelde coëfficiënt mag worden geraamd op 1.66 zodat ten slotte voor één werkmán die rechtstreeks op de bouwplaats tewerkgesteld is, nagenoeg vier arbeiders werk vinden door het uitvoeren van 290.000 frank wegwerken.

Zeker zijn al de wegens de wegwerken gebruikte arbeiders geen werklozen. Sommige statistieken tonen dat er van drie nieuwe betrekkingen twee aan werklozen, ten goede komen, zodat het uitvoeren van 290.000 frank wegwerken, ten slotte de tewerkstelling van 2 1/2 werklozen tot gevolg heeft, wat voor de Staat een besparing betekent van $2,5 \times 34.250$ (som die een werkloze aan de Rijkskas kost) of 85.625 fr.

De gezamenlijke balans van de besparingen of, beter gezegd, van de directe en indirecte inkomsten in de Rijkskas wegens een werk-investering van 290.000 frank mag dus worden berekend als volgt :

taxes en belastingen : 40 % van 290.000 frank, dat is fr.	115.000
werkverschaffing fr.	85.000
of in 't geheel meer dan fr.	200.000

De Staat recupereert dus een deel van zijn aan wegwerken belegde gelden tot een beloop van 40 tot 65 %.

Voilà le bilan quand on considère l'opération sur le plan général des finances de l'Etat, mais il convient pour le surplus de considérer aussi les économies résultant d'aménagement des routes sur le plan plus général encore de l'intérêt de la communauté. En effet, le transport routier a pris une place tellement grande dans notre économie que l'on doit considérer son problème propre comme relevant de l'économie générale du pays.

Il serait bien malaisé en effet de trouver un seul produit dans le prix duquel le transport routier n'entre pas directement ou indirectement, de telle sorte que toute variation des prix de transport routier a sa répercussion immédiate sur le coût de la vie et, par conséquent, sur l'économie générale du pays. On est donc absolument fondé à prendre en considération les effets des aménagements routiers sur le coût moyen des transports, de la même manière que l'on considère l'incidence de ces aménagements sur le plan financier de l'Etat.

Les économies qui résultent pour le transport routier de la modernisation des routes ont été évaluées dans de nombreux pays, qui ont réalisé des expériences pour vérifier la valeur de certains coefficients d'économie et notamment aux Etats-Unis et en Allemagne. Dans notre pays même des expériences, menées scientifiquement par l'Administration des Routes, ont permis de confirmer pleinement la valeur des expériences étrangères. Dans ces conditions, on peut sans aucun doute admettre comme valables les taux les plus bas des économies constatées et établir par conséquent le tableau suivant.

L'effet des aménagements routiers sur le prix de revient du transport comporte les postes suivants :

1°) Entretien et amortissement de véhicules.

Les économies par véh./km sont de 0,24 à 0,50 cents aux Etats-Unis. Une expérience plus générale indique que la vie moyenne des véhicules est prolongée de 25 à 40 %. En Belgique, un essai scientifique d'usure des pneumatiques a révélé que la réduction d'usure atteint 50 %. En Allemagne, la réduction du coût du matériel varie de 30 à 50 %. Dans ces conditions, en adoptant, pour les calculs, les taux les plus faibles constatés on trouve finalement que si le coût de l'amortissement du parc automobile belge en 1952 est de 7 milliards 1/2 de francs par an, pour un réseau non modernisé, il ne se monterait plus qu'à 4 milliards 600 millions dans le cas d'un réseau entièrement modernisé; la différence en moins est donc de 2 milliards 900 millions par an.

2°) Consommation de carburant.

Les expériences faites aux Etats-Unis, en Allemagne, en Angleterre, en France et en Suisse, montrent un gain de consommation variant de 10 à 50 %. Les essais faits en Belgique à une vitesse moyenne de 58 km à l'heure sur diverses routes et sur autoroutes, ont conduit aux rapports suivants :

sur route partiellement améliorée (taux de base)	100 %
sur route modernisée	91 %
sur autoroute	84,4 %

En prenant le taux de réduction le plus bas, soit 9 %, pour tenir compte de l'augmentation de consommation qui résulte de l'accroissement de la vitesse, on trouve que pour l'année 1952, l'économie annuelle sur le prix des carburants serait de 650 millions.

3°) Salaires du personnel roulant.

Ce facteur est très important mais malheureusement difficile à chiffrer en raison de la grande valeur à attribuer au gain de temps selon les circonstances; l'évaluation n'est relativement facile que pour les voitures de louage et les camions pour lesquels cette économie est représentée par un gain de salaires. Aussi on n'a pas fait intervenir dans les avantages économiques tous les gains de temps réalisés par les autres véhicules, ce qui constitue certainement un facteur favorable.

On obtient ainsi une économie annuelle de 10 % sur les 14 milliards 200 millions de salaires payés aux conducteurs de camions, soit 1 milliard 420 millions.

4°) Réduction des accidents.

Les primes d'assurances sont directement fonction des dommages causés par les accidents de roulage. La réduction du nombre de ces accidents sera la conséquence de l'aménagement correct du réseau et de sa signalisation. L'expérience belge sur l'autoroute Gand-Bruges confirme les statistiques américaines, qui révèlent que sur une autoroute moderne le nombre des accidents diminue de 80 % par rapport à ceux qui se produisent sur l'ancienne route. Pour citer des chiffres récents, les comparaisons faites sur les réseaux de Los Angeles et de Moyer, conduisent à des économies de 0,87 cents et 1,25 cents par véh./km.

En Angleterre on admet que l'exécution d'un réseau moderne produirait une réduction moyenne de 25 % du nombre des accidents; ce chiffre est de 33 % en Suisse. En Allemagne le taux des accidents sur les autoroutes, pour les années 1952 et 1953 n'est que de 16 à 20 % de celui des autres routes, soit également une réduction de 80 %. Une étude détaillée faite sur deux sections dans la région d'Hanovre a conduit

Dat is de balans als men de operatie beschouwt uit het algemeen oogpunt van de Staatsfinanciën maar er dient daarenboven rekening gehouden met de besparingen die uit de geschiktmaking der wegen voortvloeien uit het oogpunt van het belang der gemeenschap. Het vervoer langs de weg heeft inderdaad in onze economie een zo grote plaats ingenomen dat dit probleem als een integrerend deel van de algemene economie van het land moet beschouwd worden.

Het ware inderdaad moeilijk een enkel product te noemen waarvan de prijs niet rechtstreeks of onrechtstreeks door het vervoer per weg is beïnvloed, zodat elke schommeling van het vervoer per weg een onmiddellijke terugslag heeft op de levensduurte en bijgevolg op de algemene economie van het land. Het is dan ook logisch dat de invloed van de geschiktmaking der wegen op de gemiddelde prijs van het vervoer, evenzeer in beschouwing zou komen als de terugslag van die geschiktmaking uit het oogpunt van de financiën van de Staat.

De voor het vervoer uit de modernisering voortvloeiende besparingen werden geraamd in tal van landen zoals de Verenigde Staten en Duitsland, waar onderzoeken worden gedaan naar de waarde van zekere bezuinigingscoëfficiënten. De in ons land door het Bestuur der Wegen wetenschappelijk gedane proeven, hebben de waarde van de proeven in het buitenland volkomen bevestigd. Derhalve mogen de voor de besparingen vastgestelde laagste cijfers wellicht worden aangenomen en mag dan ook de volgende tabel worden opgemaakt.

De invloed van de geschiktmaking van wegen op de kostprijs van het vervoer slaat op de volgende posten :

1°) Onderhoud en afschrijving van voertuigen.

De besparingen per voertuig/km zijn 0,24 tot 0,50 cent in de Verenigde Staten. Een meer algemene proef toont dat de gemiddelde duur van de voertuigen met 25 tot 40 % verlengd wordt. In België heeft een wetenschappelijke proef op de sleet der banden uitgewezen dat de sleetvermindering 50 % bereikt. Zo men dienvolgens voor de berekeningen de vastgestelde laagste cijfers neemt, vindt men tenslotte dat de kosten voor afschrijving van het Belgisch automobielenpark in 1952 7 1/2 milliard frank per jaar belopen voor een niet gemoderniseerd wegnett en dat ze slechts 4 milliard 600 miljoen zouden belopen moest het net gans gemoderniseerd zijn, het batig verschil is dus 2 milliard 900 miljoen per jaar.

2°) Motorbrandstoffenverbruik.

De in de Verenigde Staten, Duitsland, Engeland, Frankrijk en Zwitserland gedane proefnemingen wijzen op een besparing van 10 tot 50 %. De in België op diverse wegen en autosnelwegen met een gemiddelde snelheid van 58 km per uur gedane proefnemingen hebben geleid tot de volgende verhoudingen :

op een gedeeltelijk verbeterde weg	100 %
op een gemoderniseerde weg	91 %
op een autosnelweg	84,4 %

Neemt men het laagste besparingscijfer, zegge 9 %, om rekening te houden met de verbruikstoename wegens de snelheidsverhoging, dan vindt men voor het jaar 1952 op de prijs van de motorbrandstoffen een jaarlijkse bezuiniging van 650 miljoen.

3°) Loon van het rijdend personeel.

Deze factor is zeer belangrijk maar, spijtig genoeg, moeilijk te berekenen wegens de grote waarde die, volgens de omstandigheden aan de tijdsbesparing moet worden toegekend; de raming is enkel betrekkelijk gemakkelijk voor de huurrijtuigen en de vrachtwagens waarvoor die bezuiniging door een loonbesparing wordt uitgedrukt. Er werd dan ook geen rekening gehouden met al de besparingen die door de andere voertuigen worden verwezenlijkt, wat vast een gunstige factor is.

Men krijgt zo een jaarlijkse besparing van 10 % of 1 milliard 420 miljoen op de 14 milliard 200 miljoen die aan de vrachtwagenbestuurders als loon worden uitbetaald.

4°) Vermindering van de verkeersongevallen.

De verzekeringspremiën houden rechtstreeks verband met de door de verkeersongevallen veroorzaakte schade. De vermindering van het aantal van die ongevallen zal een gevolg zijn van de degelijke geschiktmaking van het wegnett en van de verkeerssignalisatie. De Belgische ondervinding op de autosnelweg Gent-Brugge bevestigt de Amerikaanse statistieken waaruit blijkt dat het aantal verkeersongevallen op een moderne autosnelweg met 80 % vermindert vergeleken met die welke zich voordoen op de oude weg. In cijfers uitgedrukt, geven de op de netten van Los Angeles en Moyer gedane vergelijkingen besparingen van 0,87 en 1,25 cent per voertuig/km.

In Engeland neemt men aan dat de aanleg van een modern net het aantal verkeersongevallen met 25 % zou doen verminderen; in Zwitserland bedraagt dit cijfer 33 %. In Duitsland belooft het percent ongevallen op de autosnelwegen voor de jaren 1952 en 1953 slechts 16 tot 20 % van dat op de andere wegen, wat een vermindering geeft van 80 %. Een omstandige studie op de twee vakken van het gewest

à la conclusion qu'il y avait sur ces tronçons 3 fois moins d'accidents par véh./km que sur les routes nationales correspondantes.

On peut admettre dès lors une réduction minimum de 25 % sur l'ensemble du réseau modernisé. Le montant des seuls dommages matériels causés par les accidents de roulage est de quelque 1.600 millions en 1952. Les frais généraux d'assurances correspondants se montent à 800 millions. L'économie est de $2.400 \times 0,25 = 600$ millions.

Au total, les économies actuelles que le transport routier aurait réalisées en 1952, si le réseau routier belge avait été entièrement modernisé, peuvent être évaluées à 5 milliards 500 millions. Un tel chiffre se passe de commentaire. Il suffit de le comparer directement au montant annuel des investissements moyens nécessaires pour réaliser le plan de modernisation du réseau routier, soit 2 milliards par an. On aperçoit immédiatement que la rentabilité des travaux routiers est amplement démontrée et cette conclusion prend encore une valeur beaucoup plus grande si l'on songe que les investissements bruts que l'Etat consacre aux travaux routiers ne correspondent en réalité qu'à une dépense nette d'environ la moitié du montant brut des investissements.

Techniquement et économiquement le plan de modernisation du réseau belge est donc certainement justifié et il ne restait vraiment plus qu'un acte de volonté à poser pour assurer le démarrage décisif de la réalisation de ce plan.

Hannover heeft geleid tot de gevolgtrekking dat er zich op die vakken driemaal minder verkeersongevallen per voertuig/km voordoen als op de corresponderende rijkswegen.

Men mag derhalve een minimumvermindering van 25 % voor het geheel van het gemoderniseerd net aannemen. Het bedrag van de materiële schade alleen die door de verkeersongevallen wordt veroorzaakt, beloopt nagenoeg 1.600 miljoen frank voor 1952. De corresponderende algemene verzekeringskosten bedragen 800 miljoen frank. De besparing beloopt $2.400 \times 0,25 = 600$ miljoen.

De feitelijke besparingen die het wegvervoer in 1952 zou hebben verwezenlijkt ware het Belgisch wegnnet volkomen gemoderniseerd geweest, mögen in het geheel op 5 milliard 500 miljoen worden geraamd. Een dergelijk bedrag vergt geen commentaar. Het volstaat dat bedrag rechtstreeks te vergelijken met dat van de gemiddelde investeringen. 2 milliard per jaar, die vereist zijn om het plan tot modernisering van het wegnnet te verwezenlijken. Men ziet onmiddellijk dat de rentabiliteit van de wegwerken voldoende bewezen is en deze gevolgtrekking krijgt nog een veel grotere waarde als men bedenkt dat de door de Staat aan de wegwerken gewijde bruto-investeringen in werkelijkheid maar overeenkomen met een netto-uitgave van ongeveer de helft van het bruto-bedrag der investeringen.

Het plan tot modernisering van het Belgisch Wegennet is dus voorzeker technisch en economisch verantwoord en er ontbrak werkelijk nog enkel het stellen van een wilsdaad opdat met de verwezenlijking van dit plan voorgoed een aanvang zou kunnen worden gemaakt.